

Nordamerika und Ostasien

Friedrich Klein



NORDAMERIKA UND OSTASIEN

NORDAMERIKA UND OSTASIEN

REISEERINNERUNGEN
MIT BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG
DER ÖSTERREICHISCHEN INTERESSEN

VON

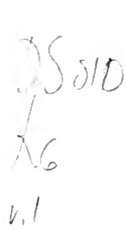
FRIEDRICH KLEIN
K. K. STATTHALTEREIKONZIPIST

ERSTER TEIL

MIT 40 TEXTABBILDUNGEN, 8 KOLORIERTEN
UND 4 EINFARBIGEN LICHTDRUCKTAFELN



VERLAG VON KARL W. HIERSEMANN LEIPZIG 1907


DS 510
A6
v.1

INHALTSVERZEICHNIS.

SEITE

Verzeichnis der Abbildungen 6
Vorwort 8
I. Nach Amerika 11
II. In New York 41
III. Nach Boston, Montreal und den Niagarafällen 63
IV. Nach Chicago und den Rocky Mountains 73
V. Im Yellowstoneparke 80
VI. Nach dem stillen Ozean 91
VII. Seattle 94
VIII. Vancouver 98
IX. Auf amerikanischen Eisenbahnen 101
X. Der Amerikaner und seine Bewertung der materiellen und ideellen Güter 109
XI. Über den Stillen Ozean 114
XII. Geschichte Japans bis 1868 124
XIII. Japan und seine Stellung im internationalen Verkehr seit 1868 135
XIV. Geographische Gliederung, Bevölkerungsverhältnisse und Bodenkultur des Landes 141
XV. Verkehrsverhältnisse, Landesverteidigung 148
XVI. Staatsfinanzen; Geld- und Währungswesen; Handel und Industrie; die gelbe Gefahr 157
XVII. Japans Kunst und deren Entwicklung; die Kunstindustrie . . 180
XVIII. Religiöse Verhältnisse Japans 185
XIX. Abstammung, Sprache und Schrift der Japaner 190
XX. Yokohama 191
XXI. Die Umgebung von Yokohama; Tokio 204
XXII. Kleidung der Japaner; Straßenleben in Japan 213
XXIII. Nach Aomori; das Reisen in Japan 219
XXIV. Auf Hokkaido und bei den Ainos 231
XXV. Am Fujiyama 238
XXVI. Miyanoshita 243
XXVII. Nikko und Ashio 246
XXVIII. Nagoya, Yamada und Nara 256
XXIX. Kyoto 267
XXX. Osaka 274
XXXI. Durch die Inlandsee nach Miyajima 276
XXXII. Kobe 279
XXXIII. Nagasaki 282

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN IM TEXTE.

SEITE

1. Die Schiffskapelle des „Blücher“ 17
2. Auswanderer am „Blücher“ 25
3. Minerva Terrace (Jellowstone Park) 33
4. Liberty Cap (Jellowstone Park) 41
5. Orange Geyser (Jellowstone Park) 49
6. Golden Gate (Jellowstone Park) 57
7. Der Jellowstone-Cañon 72
8. Theeplantage in Mitteljapan 81
9. S. M. S. „Elisabeth“ vor Yokohama 89
10. Die Theaterstraße in Yokohama 96
11. Tsugumi-Schlägerin 104
12. Schauspielerin 105
13. Geishas (Tänzerinnen) 113
14. Geishas mit Koto und Shamisen in einem Teehause 121
15. Irisgarten in der Nähe von Tokio 129
16. Der große Daibutsu von Kamakura 136
17. Pagode im Asakusaparke in Tokio 137
18. Schulkinder 145
19. Japanische Bauern in Regenmänteln aus Stroh 153
20. Junges Mädchen (Musme) 160
21. Bettler 161
22. Gemüsehändler 169
23. Ainos bei Yoichi 176
24. Japanerin zu Pferde 177
25. Fuji-Pilger 184
26. Der Gipfel des Fuji-yama mit dem Krater 192
27. Die schlafende Katze des Hidari-Yingoro in Nikko 193
28. Bronzelaterne vor dem Hongwandjitempel in Nagoya 201
29. Buddhistische Idole 208
30. Die Myoto-seki-Felsen bei Futami (Ise) 209
31. Der Kiyomizu-dera-Tempel in Kyoto 216
32. Ein Landschaftsgarten in Tokio 217
33. Der San-yu-san-gen-do-Tempel in Kyoto mit den 33 333 Buddhas 225
34. Glockenturm beim Higashi-Hongwandji-Tempel in Kyoto 233
35. Innenansicht des Hongwandji-Tempels in Kyoto 241
36. Eingangtor zum Tai-kyoku-den-Tempel in Kyoto 248
37. Der Tai-kyoku-den-Tempel in Kyoto 249
38. Heilige Brücke beim Shimo-gamo-Tempel bei Kyoto 257
39. Der Torii von Miyadjima 265
40. Die Einfahrt in den Hafen von Nagasaki 281

VERZEICHNIS DER TAFELN.

		NACH SEITE
Tafel	I Urwaldriesen im Stanleyparke bei Vancouver B. C.	32
"	II Begrüßungszeremonie	48
"	III Musme	64
"	IV Jinrikishas	88
"	V Bestellung eines Reisfeldes	112
"	VI Lotosteich bei Tokio	128
"	VII Kagoträger	152
"	VIII Aino-Ehepaar	168
"	IX Kryptomerienallee bei Nikko	184
"	X Pagode in Nikko	224
"	XI Japanische Winterlandschaft (nach einem Holzschnitte)	240
"	XII Tätowierter Postbote	272

VORWORT.

Lange habe ich gezögert, die von mir auf meiner Reise um die Welt gesammelten Eindrücke und Beobachtungen einer weiteren Öffentlichkeit zu übergeben.

Wenn ich mich auf Zureden meiner Freunde endlich doch hierzu entschloß, so war ich mir wohl bewußt, daß es mir in einer Zeit, in welcher das Reisen selbst in den entlegensten Ländern durch die Vervollkommnung und Entwicklung der modernen Verkehrsmittel so überaus leicht geworden und eine Reise um die Welt, wenn man von dem Österreicher, der leider auch hierin ein gutes Stück hinter anderen Nationen zurückbleibt, absieht, schon etwas ganz alltägliches ist, kaum möglich sein werde, über die von mir bereisten Länder viel Neues zu bringen.

Trotzdem glaube ich diese neuerliche Vermehrung der den Büchermarkt in den letzten Jahren ohnehin schon förmlich überschwemmenden Reiseliteratur über Ostasien, jene Länder, welche ich zum Gegenstande des größten Teiles meines Werkes gemacht habe, damit rechtfertigen zu können, daß das Interesse gerade für diese Länder infolge der kriegerischen Ereignisse, die sich vor kurzem dortselbst abgespielt haben, und des sich an den Sieg der Japaner schließenden Wechsels in der ganzen politischen und wirtschaftlichen Lage Ostasiens auch heute noch ein ungemindertes ist.

Wenn ich auf meiner Reise auch im großen und ganzen nur in die Fußstapfen jener vielen Weltreisenden getreten bin, die vor mir diese Länder durchquert und ihre Beobachtungen niedergeschrieben haben, so empfängt doch je nach Zweck und Ziel jeder Reisende andere subjektive Eindrücke, gibt seine Empfindungen anders wieder. So groß aber auch die Reiseliteratur über jene Länder sein mag, wir werden unter den Autoren nur eine verschwindend kleine Anzahl von Österreichern finden, von Reisenden, welche vom spezifisch österreichischen Standpunkte ihre Beobachtungen gemacht, ihre Eindrücke wiedergegeben haben.

Das Interesse für das Reisen und die weite Welt ist ja leider bei uns in Österreich im Verhältnisse zu anderen Ländern noch ein sehr schwaches; noch immer wendet man bei uns den Vorgängen politischer und wirtschaftlicher Natur, welche sich draußen in der Welt abspielen, eine sehr geringe Aufmerksamkeit zu, noch immer gilt Napoleons treffendes Wort, daß Österreich tout jour en retard d'une idée, d'une armée et d'une anée sei. Unser Blick wird allzu-

sehr durch den Nationalitätenhader getrübt, die unselige Krise im Dualismus verzehrt unsere besten Kräfte, und wir sehen kaum, wie sich um uns herum die Welt verändert, die alten Kräfte sich verschieben, verschwinden und neue Faktoren auftauchen. Indes wir uns im häuslichen Streite verbrauchen, schreitet die Weltgeschichte in ihrem unaufhaltsamen Gange weiter, und tun wir nicht mit, so geht sie ohne uns über uns hinweg.

Ich hoffe durch dieses Buch wenigstens in bescheidenem Maße dazu beizutragen, daß auch bei uns in Österreich das Interesse für die weite Welt geweckt werde, daß auch der Österreicher, dem Beispiele des Engländers und Deutschen folgend, sich endlich entschließt, selbst hinaus in die Welt zu gehen und zu sehen, wie die anderen Nationen vorwärts streben und vorwärts kommen, indes wir immer mehr zurückbleiben.

Wenn man auch einwendet, daß wir ein Binnenstaat, daß unsere Küste zu unbedeutend sei, um eine großzügige Weltpolitik treiben zu können, so ist es doch eine nicht zu leugnende Tatsache, daß die Weltgeschichte sich heute nicht mehr allein im alten Europa abspielt, wie vor Jahrhunderten, sondern fern in der Welt, fern von der Heimat kämpfen heute die Kulturnationen um die Vorherrschaft. Auch Kampfmittel und Kampfziele sind andere geworden; an Stelle mächtiger Heere und Kriegsflotten sind Kaufleute und Handelsschiffe, an Stelle territorialer Erwerbungen sind wirtschaftliche Eroberungen getreten. Handel und Schiffahrt, das sind heute die modernen Waffen. Und wenn auch Österreich bei der territorialen Verteilung dieser Welt so ziemlich das Nachsehen hatte und leer ausging, was hindert uns, dieselbe im friedlichen Wege wirtschaftlich zu erobern, den Produkten unserer Industrie, unseres Gewerbes allenthalben Absatz zu verschaffen.

Wohl läßt sich der Konsum auf unserem einheimischen Markte noch ganz bedeutend heben, doch sind die Zeiten vorüber, wo dieses beschränkte Absatzgebiet eine große und leistungsfähige Industrie schaffen und erhalten konnte; im Export liegt und zeigt sich heute die Stärke und Leistungsfähigkeit. Doch ist es hoch an der Zeit, die Wege für denselben zu bahnen; denn seitdem durch den neuen deutschen Zolltarif eine Ära höchster Schutzzollpolitik in Europa inauguriert wurde, trachtet sich jeder Staat mit einer hohen Mauer von Schutzzöllen auf seine Industrie- und Agrarprodukte zu umgeben; ja auch Japan ist dem Beispiele bereits gefolgt und den Exportbestrebungen erwachsen von Tag zu Tag größere Hindernisse, immer kleiner werden die offenen Marktgebiete.

Leider hat man bei uns in Österreich an maßgebender Stelle zu spät erkannt, von welcher Bedeutung der Export, vor allem der überseeische Handel, für uns werden könnte, hat man insbesondere zu spät die Notwendigkeit einer leistungsfähigen heimischen Schiffahrt eingesehen, und erst im letzten Jahre raffte man sich zu einem Schiffbau- und Schiffahrtunterstützungsgesetze auf, erst im jüngsten Budget erscheint ein minimaler Betrag für Förderung des Exportes eingestellt.

Allein all' dies wird von keinem sichtbaren Einflusse sein, solange keine Änderung in der Stellung Österreichs, der österreichischen Vertreter und der österreichischen Kaufleute im Auslande eintritt.

Ich habe während meiner Reise allenthalben Gelegenheit gehabt, die Stellung unserer diplomatischen und kommerziellen Vertreter, unserer österreichischen Kaufleute im Auslande in sozialer und kommerzieller Beziehung kennen zu lernen. Wenn ich diese Erfahrungen, die leider nicht immer die besten waren, an geeigneter Stelle einflechte, hoffe ich einen engeren Kreis des Inlandes für diese im Auslande allerdings überall bekannten Verhältnisse zu interessieren, die zu beseitigen es vor allem ein Mittel gibt: eigene österreichische kommerzielle Vertreter, die ausschließlich österreichische Handelspolitik treiben.

Ganz abgesehen von den vom Reisen zu erwartenden wirtschaftlichen Vorteilen bringt jedoch der Mensch aus der Welt eine Unsumme neuer Eindrücke heim, er empfängt eine Reihe von Anregungen, sein Gesichtskreis erfährt eine unendliche Erweiterung, sein Geist ist nicht mehr durch die engen räumlichen Grenzen seines Vaterlandes beschränkt und er behält fürs Leben eine Reihe der schönsten Erinnerungen an jene wunderbaren Länder, die er durchwandert. Indem ich auch diese hier wiedergebe, wende ich mich an den weiteren Kreis meiner Leser, welche ich zugleich um eine freundliche Aufnahme des vorliegenden ersten Bandes meines Werkes bitte.

M.-Ostrau, im März 1907.

Friedrich Klein.

I. NACH AMERIKA.

Es war am 29. Jänner 1905, als das Morgenblatt der „Neuen Freien Presse“ eine kurze Notiz brachte, nach welcher der Handelsminister in einer Sitzung des Industrierates eine baldige und seinen Fähigkeiten entsprechende Wiederverwendung des vor kurzem aus dem aktiven Staatsdienste geschiedenen k. k. Sektionsrates Dr. Friedrich Karminski in Aussicht stellte; derselbe werde von der Regierung nach Amerika und Ost-Asien entsendet werden, um die dortigen Handels- und Verkehrsverhältnisse zu studieren.

Schon seit Jahren trug ich mich mit dem Gedanken, mir diese beiden gegenwärtig im Vordergrunde des allgemeinen Interesses stehenden Ländergebiete anzusehen, deren ersteres, die sogenannte neue Welt, ihre Lehrmeisterin, das alte Europa in vieler Beziehung so unendlich weit überholt hat, so daß dieses nun zu jenem in die Schule gehen muß, deren letzteres, obwohl ein Teil des Weltteiles, in welchem die Wiege der Menschheit stand, gerade in den letzten Jahren aus einem Jahrhunderte langen Schlafe erwacht und für das alte Europa von einst ungeahnter Bedeutung geworden ist.

Als ich von Dr. Karminski Näheres über seinen Reiseweg und seine Aufgabe erfuhr, war ich sofort entschlossen mich demselben zur Begleitung anzutragen. Bot sich mir doch hierdurch die günstige Gelegenheit nicht nur mit einem unserer hervorragendsten Handelspolitiker in näheren Verkehr zu treten und hierdurch vieles von seinen so reichen Erfahrungen, seinem allseits anerkannten, ausgezeichneten Wissen zu lernen, sondern ich konnte auch hoffen, infolge des offiziellen Charakters seiner Mission, vieles zu sehen und zu hören, was der großen Zahl der Weltenbummler in der Regel verborgen bleibt.

Leider verzögerte sich unsere ursprünglich für den 25. März 1905 festgesetzte Abreise um volle zwei Monate, so daß wir, als dieselbe endgültig für den 25. Mai feststand, die Befürchtung schon mit auf die See nahmen, in Amerika zur Zeit der größten Hitze, in Japan dagegen zur Regenzeit weilen zu müssen. Dennoch stand uns mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Jahreszeit für unsere Reise nach Ostasien überhaupt nur der Weg über Amerika offen, was uns wenigstens die angenehme Aussicht bot, auf dem Heimwege die Monate Jänner und Februar in Indien zubringen zu können, also eine Zeit, in welcher, wie man uns allenthalben versicherte, dieses Land das Paradies selbst sei.

Für die Überfahrt nach Amerika kamen für uns nur die beiden großen deutschen Schiffahrtslinien in Betracht, der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika Linie, kurzweg Hapag genannt, deren schwimmende Paläste, was Führung, Einrichtung und Schnelligkeit anbelangt, sich gegenseitig nicht nur nichts nachgeben, sondern auch die meisten, den transatlantischen Verkehr besorgenden anderen Linien derart übertreffen, daß die deutsche Flagge nicht nur von Reisenden deutscher, sondern auch so ziemlich von denjenigen aller anderen Nationen bei weitem bevorzugt wird. Gerade die oben erwähnten Linien sind es, welche der deutschen Flagge zu dem großen Ansehen in allen Meeren verholfen, welche das deutsche Reich heute beinahe zur größten Handelsnation gemacht, und hierdurch wiederum eine gedeihliche Weiterentwicklung der deutschen Industrie in ganz ungeahnter Weise ermöglicht haben. Was insbesondere die Hamburg-Amerika Linie anbelangt, wurde dieselbe als Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft im Jahre 1847 von einer Anzahl Hamburger Kaufleute mit einem Kapital von 450000 Mark nach heutiger Währung gegründet. Heute verfügt diese Gesellschaft über ein Aktienkapital von 125 Millionen und Prioritäten von annähernd 40 Millionen Mark. Im selben Verhältnisse ist innerhalb dieser Zeit auch die Schiffs- und Tonnenzahl von vier Seglern mit 2400 Tons im Jahre 1847 auf 150 große Ozeandampfer, mit den sonstigen Passagierschiffen, Tendern und Pinassen insgesamt auf 323 Fahrzeuge mit über 740000 Tons gewachsen und während 1850 ungefähr 1500 Passagiere befördert wurden, übersteigt die Zahl derselben heute 300000.

Ähnlich liegen die Verhältnisse beim Norddeutschen Lloyd. Im Jahre 1857 mit einem Kapitale von drei Millionen Talern gegründet, verfügt derselbe heute über ein solches von 120 Millionen Mark, wobei die Anzahl der Schiffe auf 167 große Ozeandampfer und 165 sonstige Fahrzeuge, der Tonnengehalt insgesamt auf 570000 Tons gestiegen ist. Norddeutscher Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie stehen zueinander in einem engen Vertragsverhältnisse, welches die Interessen beider genau regelt und Gegensätze fast ausschließt.

Abgesehen von diesen beiden deutschen Linien kommt für den Verkehr von Europa nach Amerika noch eine große Anzahl anderer Schiffahrtsgesellschaften in Betracht, welche sich behufs gemeinschaftlicher Vertretung ihrer Interessen und Vermeidung jeder Konkurrenz ebenfalls zu einer großen Gruppe zusammengeschlossen haben, die unter dem Namen „Morgan-Trust“ bekannt ist. In

demselben sind heute die White-Star-Line, die Atlantic Transportline, die Leyland-, die Dominion-, die American- und die Red-Star-Line vereint, von denen nur die beiden letzteren unter amerikanischer, alle andern unter englischer Flagge segeln. Der Morgan-Trust repräsentiert ein Kapital von 1250 Millionen Kronen, während die beiden deutschen Linien zusammen über ungefähr 305 Millionen Mark verfügen.

Zwischen diesen beiden Gruppen steht die Holland-Amerika-Linie, welche mit dem Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Amerika-Linie und der Red-Star-Line seinerzeit die sogenannte Nordatlantische Schiffahrtskonferenz gebildet hatte. Heute haben sich sowohl der Morgan-Trust als auch die deutschen Linien auf die Holland-Amerika-Linie einen entscheidenden Einfluß gewahrt.

Das Verhältnis der deutschen Schiffahrtslinien zum Morgan-Trust ist durch einen Vertrag aus dem Jahre 1903 geregelt und ein sehr gutes zu nennen.

Ganz abseits dieser beiden Gruppen steht die Cunard Line, welche sich seit der im Jahre 1903 auf Veranlassung der britischen Regierung erfolgten Kündigung ihres Abkommens über den Passagier- und Frachtenverkehr mit der nordatlantischen Schiffahrtskonferenz vollkommen freie Hand gewahrt hat und zu keiner der beiden anderen Gruppen in irgend einem Vertragsverhältnisse steht. Der Grund hierfür liegt in dem Wunsche der englischen Regierung, den national-britischen Charakter dieser Linie ganz rein zu erhalten und auf den transatlantischen Verkehr durch ein national-britisches Unternehmen einen maßgebenden Einfluß auszuüben. Die Cunard Line verfügt über ein Kapital von 48 Millionen Kronen.

Das Verhältnis dieser Gesellschaft zu den beiden vorerwähnten Gruppen war seit der Beendigung des Tarifkrieges im Jahre 1904 das der tatsächlichen Beachtung der im transatlantischen Verkehre vorgenommenen Aufteilung der Fahrten und Anlaufplätze und der geltenden Fahrpreise, ohne daß es jedoch hierin zu einer förmlichen Bindung gekommen wäre. In allerjüngster Zeit jedoch sind die alten Gegensätze zwischen der Cunardline und den beiden anderen Gruppen wieder zum Vorschein gekommen. Die erstere hat nämlich mit Unterstützung der Regierung eine Anzahl neuer, sehr schneller Turbinendampfer für den amerikanischen Verkehr in den Dienst gestellt und verlangt aus diesem Grunde eine Vermehrung ihres Anteiles im Auswanderer-Verkehre, eine Erhöhung der Tarife für diese schnellen Schiffe und Southampton als Anlaufstation. Weiter ist

diese Verstimmung auch durch die Absicht der ungarischen Regierung entstanden, der Cunardline, welche bisher den ungarischen Auswanderer-Verkehr von Fiume aus besorgte, den mit der „Adria" diesbezüglich geschlossenen Vertrag abzulösen und unter Teilnahme einer Anzahl deutscher Linien eine neue, ganz unter ungarischer Flagge segelnde, national-ungarische Schiffahrtsgesellschaft zu gründen.

Bei den obenerwähnten, auf beiden Seiten zur Verfügung stehenden riesigen Kapitalien und infolge des Umstandes, daß auch die britische und deutsche Regierung ihre nationalen Linien in mitsprechender Weise unterstützen dürfte, wird es, falls nicht in letzter Stunde noch eine Ausgleichung der Gegensätze gelingt, zu einem der schwersten Kämpfe kommen, der sich je auf diesem Gebiete abgespielt hat. —

Wir hatten beschlossen die Reise am 25. Mai von Hamburg aus mit dem Doppelschrauben-Postdampfer „Blücher" der Hapag anzutreten und wollten in Hamburg am Tage vorher zusammentreffen. In Eile wurden in den letzten Tagen noch die Vorbereitungen für die lange Reise getroffen, hierbei natürlich vieles eingepackt und mitgenommen, was das leider unvermeidliche, viele Gepäck noch vermehrte und sich im Laufe der Reise oft als gänzlich überflüssig erwies, anderseits aber auch wieder manches vergessen, was später im Bedarfsfalle gar nicht oder nur um teueres Geld beschafft werden konnte.

Von meinem Amtschef meines Dienstes enthoben, trat ich am 22. Mai die Reise nach Hamburg an. Nach kurzem Aufenthalt in Berlin langten wir am Abend des 23. Mai daselbst an, und bald ließen die lustigen Musikweisen, das gesellige Treiben in den eleganten Gesellschafts- und Speiseräumen des „Hamburger Hof" die sich langsam einstellenden Regungen eines beginnenden Heimwehs vergessen. Als sich vollends am nächsten Morgen die Maiensonne aus einem herrlich blauen Himmel auf Tausenden von Wellen in den vielen Kanälen und Wasserbecken Hamburgs wiederspiegelte, wähnte ich mich im Fluge unter dem südlichen Himmel der Lagunenstadt an der Adria und vergaß über all dem Schönen für den Augenblick gänzlich die Trennung von der lieben Heimat und den Angehörigen. — Auch hier gab es noch eine Menge zu besorgen; nebst den tausend Dingen für eine lange Reise, deren man immer noch nicht genug zu haben glaubt, vor allem das Wichtigste beim Reisen, das Geld. Dank dem ausgebildeten Reiseverkehre in der ganzen Welt, ist es heutzutage möglich, dasselbe in Form von Zirkular-Kreditbriefen bei sich zu führen, welche von allen großen Bank-

häusern und Reisebureaus besorgt werden. Besonders vorteilhaft sind die Kreditbriefe der Firma Th. Cook & Son in London, welche, in Pfundwährung lautend, es ermöglichen, in allen überhaupt in Betracht kommenden Orten bei den Filialen oder Korrespondenten dieser Firma Geld in der betreffenden Landeswährung zum Tageskurse zu beheben, wogegen für die Ausfertigung des Kreditbriefes nur eine Provision von $^1/_2$ pro Mille zu entrichten ist.

Am Nachmittage wurde ein Ausflug nach dem nahen Blankenese gemacht, welches der Mai in einen großen Garten voll der schönsten Blumen verzaubert zu haben schien, so daß ich mir oft die Frage aufwerfen mußte: „Wozu in die Ferne schweifen, sieh das Gute liegt so nah!“ Und tatsächlich sollten all die Tausende blühender Fliederbäume, die in allen Farben prangenden Rhododendren inmitten üppig grüner Wiesenmatten, hie und da unterbrochen von einem unter uralten Baumriesen versteckten, oft einen kleinen Zauberschlößchen gleichenden Landhause eines Hamburger Patriziers für mich für lange Zeit eine Erinnerung sein, so schön, daß dieselbe auch neben all den Werken amerikanischen Unternehmungsgeistes nicht verblassen konnte.

Die Abfahrt des „Blücher“ sollte am 25. Mai um 4 Uhr nachmittags von Cuxhaven stattfinden, da derselbe wegen des großen Tiefganges nicht auf der Elbe bis Hamburg herauffahren konnte. Den Morgen benützte ich noch zu einer Fahrt auf der Alster, durch all die vielen Brücken und vorüber an zahlreichen Villen und schönen Gärten. Endlich mittags 1 Uhr erfolgte vom Hannoverschen Bahnhofe die Abfahrt mit einem Sonderzuge der Hamburg-Amerika Linie, welcher uns in zwei Stunden nach Cuxhaven direkt in die Landungshalle der Gesellschaft brachte. Schon am Bahnhofe in Hamburg wie auch während der Fahrt hat man Gelegenheit, Beobachtungen über die Mitreisenden anzustellen. Doch bleibt hiefür bei all dem, was man im letzten Augenblicke stets noch tun und den zurückbleibenden Freunden und Angehörigen sagen zu müssen glaubt, nicht allzu viel Zeit übrig. Wir eilen durch die langen, hölzernen Wartehallen, um am anderen Ende derselben noch eine Bekanntschaft mit der Kriminalpolizei zu machen, deren Organe die Fahrt- und Legitimations-Dokumente aller Passagiere einer genauen Revision unterziehen. Gleich darauf verlassen wir das Festland und begeben uns an Bord eines Tenders, welcher uns in wenigen Minuten zu dem inmitten der Elbe verankerten „Blücher“ übersetzt, dessen qualmende Schlote auf die nahe bevorstehende Abfahrt schließen

lassen. Gleichwie am Bahnhofe in Hamburg folgen nun nochmals mehr oder weniger herzliche Abschiedsszenen, wir eilen die Falltreppe des „Blücher" hinauf zum obersten Deck, Tränen und Tücherschwenken hier und drüben am Tender, ein dumpfer, wehmütig klingender Abschiedsruf der Dampfpfeife, und der Schiffskoloß setzt sich unter den Klängen eines flotten Marsches der Schiffskapelle langsam in Bewegung, um majestätisch mit immer zunehmender Schnelligkeit die Elbemündung hinaus dem Ozean zuzugleiten. Auch der Tender mit unseren Angehörigen setzt sich in Bewegung, um binnen kurzem hinter einem Landvorsprunge unseren Augen zu entschwinden, und bald erscheint auch die Küste im Lichte der untergehenden Sonne mehr als zu ahnender als zu sehender schmaler Streifen am Horizonte. Und während im Westen der goldene Feuerball in das tief schwarzblaue Meer hinabsinkt, die lange Dämmerung des nördlichen Himmels den Zenit umgibt, zieht schon im Osten die Nacht ihr schwarzes Gewand über das letzte Land. (Abb. 1.)

Nun finden wir endlich auch Zeit, uns mit unsrer nächsten Umgebung etwas vertraut zu machen. Dank guter Empfehlungen, sowie der Liebenswürdigkeit der Direktion der Hamburg-Amerika Linie hatte sowohl Dr. Karminski als auch ich eine am oberen Promenadendeck gelegene sehr geräumige, zweibettige Kabine zur alleinigen Benützung angewiesen erhalten, womit wir um so mehr zufrieden sein konnten, als das Schiff ziemlich stark besetzt war. Zunächst galt es, das aus mehreren umfangreichen Schiffskoffern bestehende sogenannte große Gepäck, welches wir schon in Hamburg dem Agenten der Hamburg-Amerika Linie übergeben hatten, zu suchen und in unsere Kabine bringen zu lassen, die nötigsten Dinge auszupacken und sich überhaupt für die zehntägige Seereise so bequem als möglich einzurichten. Denn, war auch die See noch spiegelglatt, so konnte man doch nicht wissen, für wie lange, und obwohl ich schon recht oft und auch lange Zeit unter den verschiedensten Wetterverhältnissen auf See war, ohne von der heimtückischen Seekrankheit besonders ergriffen zu werden, wollte ich und will ich auch heute nicht behaupten, vor derselben vollständig gefeit zu sein. Das Auftreten derselben hängt eben von so vielen und verschiedenen Umständen ab, daß sich selbst der älteste Seefahrer nicht mit apodiktischer Gewißheit vor ihr geschützt weiß, gleich wie von den vielen Mitteln gegen dieselbe auch nicht ein einziges unter allen Umständen bei allen Personen mit sicherem Erfolg angewendet werden kann. Nach meiner Erfahrung ist es jedenfalls sehr ratsam, schon dem Beginne

der Krankheit entgegenzutreten und es nicht erst zum Ausbruche derselben kommen zu lassen; denn ist es einmal so weit gekommen, läßt sich nicht mehr viel dagegen tun. Ich begab mich daher stets während der ersten Tage einer längeren Seereise, solange ich mich an die Schiffsbewegungen noch nicht gewöhnt hatte, sofort wenn dieselben etwas stärker wurden, in meine Kabine, streckte mich der Länge nach auf meinem Bette oder Kanapee aus, schloß die Augen



Abb. 1 Die Schiffskapelle des „Blücher" (zu S. 16)

und trachtete womöglich zu schlafen, blieb aber auf jeden Fall in vollkommen ruhiger Lage. Nie kam es bei solchem Verhalten bei mir zum Ausbruche der Seekrankheit, jedes Unwohlsein verschwand vielmehr in kürzester Zeit. Dieselben guten Erfolge konnte ich bei vielen Mitreisenden, welche meinen Rat befolgten, beobachten. Ob neuerlich in dem Vibrationssessel ein Mittel erfunden wurde, Seefahrten für an Seekrankheit leidende Personen angenehmer zu gestalten, bleibt wohl abzuwarten. Auf jeden Fall gibt es schon heute ein und zwar ganz sicher wirkendes Mittel gegen Seekrank-

heit, nämlich am Lande zu bleiben. Schließlich möchte ich noch erwähnen, daß auch bei dieser Krankheit die Ansteckungsgefahr eine ganz bedeutende ist und böse Beispiele oft gute Sitten verderben. Trotz allem sind die davon befallenen Personen nicht nur wegen der auszustehenden Leiden, die sich oft bis zur Unerträglichkeit steigern, sondern auch, und zwar meiner Meinung nach ganz besonders wegen des ihnen entgehenden Genusses einer stürmischen Seefahrt zu bedauern. Ich setze mich durch diese Anschauungen vielleicht mit der großen Allgemeinheit in Widerspruch, doch gibt es für seefeste Leute nicht bald ein anderes Schauspiel von der Großartigkeit, wie der Kampf eines von Menschenhand sicher geleiteten Fahrzeuges mit den entfesselten Elementen. Je höher die Wogen gingen, je höher der glitzernde Gischt vom heulenden Sturme über das ganze Schiff getragen wurde, desto wohler fühlte ich mich, desto schöner erschien mir das Zusammenbrechen haushoher Wellen zu weißem Schaume.

Doch schon wurden wir durch ein Trompetensignal an das Herannahen der Dinerzeit erinnert und begaben uns in unsere Kabine, um für das um $^1/_2$7 Uhr abends beginnende Diner die übliche Toilette zu machen. Während auf Seefahrten in der tropischen Zone die Kleidung der Passagiere stets mehr dem Bedürfnisse nach Bequemlichkeit entspricht, erscheint auf den großen transatlantischen Dampfern beim Diner alles in Gesellschaftstoilette, die Herren im Frack oder Smoking, die Damen in eleganten, leichten Toiletten. Vielfach hört man, insbesondere von Deutschen, sich über das Unbequeme und Überflüssige dieser dem Engländer zur zweiten Natur gewordenen Gewohnheit äußern, doch ganz mit Unrecht. Die Engländer mögen ja viele, uns nicht besonders zusagende Gewohnheiten haben, welche eben für sie durch das Leben unter anderen, uns oft ganz fremden Verhältnissen bedingt sind. Immer aber wird man das Zweckmäßige dieser Sitten zugeben müssen und mag man sich auch, in die gleiche Umgebung versetzt, anfänglich dagegen sträuben, die Macht der Verhältnisse läßt uns bald das früher Unbequeme nachahmen. Abgesehen davon, daß in den Tropen die größte Reinlichkeit schon ein Erfordernis der Hygiene ist, halten die Engländer auch in anderen Himmelsstrichen daran fest, daß jeder zivilisierte Mensch wenigstens einige Zeit an jedem Tage in tadelloser Toilette erscheine. Und endlich ist auch nicht zu unterschätzen, daß inmitten des so unvergleichlich bequemen und sorgenlosen Lebens auf hoher See, welches durch keinerlei aufregende Ereignisse von Außen unterbrochen wird, daß in diese tagelange Untätigkeit der Toilettewechsel,

das Einnehmen der zahlreichen Mahlzeiten in der Regel die einzige Abwechslung bringt.

Ein zweites Trompetensignal ruft nach kurzer Zeit zum Beginne des Diners. Der im Glanze Hunderter von Glühlämpchen erstrahlende große Speisesaal bietet zum ersten Male ein vollständiges Bild der ganzen Reisegesellschaft der ersten Kajüte. Es ist Sitte sich vor der ersten Mahlzeit an den Obersteward wegen Anweisung eines Platzes zu wenden, welchen man während der ganzen Fahrt beibehält. Ich erhielt denselben an einer der drei langen Mitteltafeln, rechts vom ersten Schiffsoffizier angewiesen, mir zur Rechten Dr. Karminski. Bald auch findet sich Gelegenheit mit unsern Vis-à-vis, einem Kaufmanne aus Philadelphia, der von einer der bei den Amerikanern sehr beliebten Mittelmeerreisen der Hamburg-Amerika Linie in seine Heimat zurückkehrte, und einer Dame aus New-York, welche ihr Töchterchen in ein Pensionat in Lausanne gebracht hatte, beide Deutsch-Amerikaner, deren Eltern und Großeltern nach der neuen Welt auswanderten, Gespräche anzuknüpfen und das ausgewählt vorzügliche Menu des Diners tat das übrige, um sich auf dem so ruhig dahingleitenden „Blücher" bald ganz heimisch zu fühlen. Ich will gleich hier der sowohl quantitativ als auch qualitativ überreichen Verpflegung an Bord der Schiffe sowohl der Hamburg-Amerika Linie, als auch des Norddeutschen Lloydes Erwähnung tun und zur besseren Illustration ein Menu wiedergeben:

Postdampfer „Blücher" Kapitän Kopff.
Sonnabend am 3. Juni 1905.
Malosol-Caviar im Eisblock
Schildkröten-Suppe, Kraftbrühe Monaco
Kalter Lachs nach Rothschild, Sauce Gloucester
Rehrücken auf Jäger Art, Rahm Sauce
Glasierter Schweser à la Delmonico
Französische Poularde
Compote, Salat
Stangenspargel, Zerlassene Butter
Illuminiertes Apfelsinen-Eis, Crême
Deutsche Eiche, Makronen-Aufsätze
Frucht, Dessert, Caffee.

Und während die erste Seite der Menukarte von Künstlerhand mit stets wechselnden, farbenprächtigen Landschaftsbildern aus dem Reiseprogramm der gesellschaftlichen Dampferlinien geschmückt ist,

trägt die auf der dritten Seite stehende englische Übersetzung des Menu der großen Zahl der mitreisenden Engländer und Amerikaner Rechnung; die letzte Seite endlich ist dem Musikprogramme gewidmet. Die Schiffskapelle wird in der Regel aus den Stewards der zweiten Kabine zusammengesetzt und ist mit Rücksicht darauf, daß diese Leute ja keine Berufsmusiker sind, verhältnismäßig gut zu nennen. Kein Wunder, wenn sich infolgedessen in wenigen Tagen unter den Tischnachbarn eine rege Unterhaltung entwickelte. Viel kommt natürlich auf das Geschick des Obersteward an, die Passagiere entsprechend zueinander zu setzen. Wohl geschieht dies vor allem mit Rücksicht auf die gleiche Nationalität, doch wird jeder geäußerte Wunsch gerne berücksichtigt und ich kann allen denjenigen, welche sich zur See zum ersten Male in die Welt hinausbegeben, nur raten, die günstige Gelegenheit nicht vorübergehen zu lassen, sich seinen Platz womöglich unter Angehörigen fremder Länder zu wählen und sich auf diese Weise schon am Schiff mit Sprache, Sitten und Gebräuchen derselben näher bekannt zu machen, als man es durch Bücher imstande ist. Sonst ist es Sitte, daß am oberen und unteren Ende der langen Tische des Speisesaales die Schiffsoffiziere sitzen, während die Passagiere je nach ihrer größeren oder geringeren Vornehmheit näher oder entfernter von denselben Platz finden.

Wir Österreicher wurden wegen unserer deutschen Umgangssprache meist für Angehörige des deutschen Reiches gehalten und danach behandelt, oft nur zu unserem Vorteile. Hat man doch, wie ich noch des öfteren zu erwähnen Gelegenheit haben werde, im Ausland über Österreich ganz unklare Vorstellungen, was wohl mit Rücksicht darauf, daß der Ausdruck „Österreich“ selbst im Inlande ein viel umstrittener Begriff ist, nicht Wunder nehmen kann. —

Im Fluge ist es spät an der Zeit geworden, und bevor wir uns zu Bette begeben, eilen wir nochmals hinauf auf das Promenadedeck, um die Millionen glitzernder Sterne der schönen Nacht zu bewundern. Fern am Horizonte kann man deutlich unzählige Lichter von den Dörfern und Badeorten an der Küste beobachten.

Plötzlich taucht vor uns aus der Dunkelheit ein grünes Licht auf, etwas höher ein weißes, die Nachtsignale eines Dampfers. Als wir auf gleicher Höhe sind, fliegen drüben Raketen in bunten Farben zum Himmel und die laue Luft läßt die weihevollen Klänge des „Heil Dir im Siegerkranz“ an unser Ohr schlagen, während ein festlich beleuchteter Dampfer langsam an uns vorüberfährt. Es ist der Postdampfer von Hamburg nach den Nordsee-Bädern.

Die Passagiere ziehen sich allmählich in ihre Kabinen zurück, bald werden auch wir, übermüdet von all den vielen neuen Eindrücken, vom Schlafe übermannt und tiefes Schweigen, nur von dem gleichmäßigen Stampfen der Schiffsmaschine unterbrochen, umgibt das Schiff.

Am nächsten Morgen werden wir durch ein Trompetensignal geweckt, dem bald ein zweites folgt, der Ruf zum Frühstück. Wir kleiden uns rasch an, um vor dem Betreten des Speisesaales noch schnell nach Wetter und Barometer zu sehen. Noch immer ist die See glatt, wie tags vorher, und nichts läßt ahnen, daß wir uns schon mitten in dem von Stürmen so oft heimgesuchten und daher von allen Schiffern so gefürchteten Kanale zwischen England und Frankreich befinden.

Bald ist die ganze Gesellschaft im Speisesaale versammelt; das uns vorgesetzte Frühstück übertrifft wiederum weit jede Erwartung und die Menukarte weist von oben bis unten eine endlose Reihe der besten Leckerbissen auf. Die wenigen Stunden bis zum zweiten Frühstücke, dem Lunch der Engländer, werden mit Lesen oder mit dem Schreiben der letzten Briefe ausgefüllt, welche wir noch von Dover oder Boulogne nach der Heimat senden wollen. Um einem eventuellen Hungergefühle vorzubeugen, werden um $^1/_2$11 Uhr vormittags durch den Decksteward Sandwichs und Tassen mit Bouillon herumgereicht, wobei die Schiffskapelle abermals ihre Weisen ertönen läßt.

Gegen 1 Uhr mittags, als wiederum Trompetensignale zum Lunch rufen, tauchen langsam auf der Steuerbordseite die Leuchttürme auf South-Foreland und nach einiger Zeit auch die mächtigen Kreidefelsen von Dover, gekrönt von einer Reihe von Forts auf, denen wir uns nun rasch nähern. Schon kommen uns zwei Tender entgegen, unter deren Beihilfe wir am Prince of Wales Pier anlegen, um in aller Eile einige englische Passagiere und einen ganzen Eisenbahnzug englischer Post aufzunehmen; dann geht es über die 33 Kilometer breite Straße nach Boulogne, wo noch einige Passagiere aus Frankreich, jedoch auf offener Rede mittels Tender an Bord kommen, dann hinaus in das weite Weltmeer. Während des ganzen Tages waren wir schon unzähligen Schiffen der den Kanal belebenden Fischerflotten begegnet, welche noch weiter hie und da die nun unbegrenzte Wasserfläche unterbrachen; in der Nacht passieren wir die Insel Wight, dann in der Ferne die „Needles“, jene drei keilförmigen Felsklippen, von welchen an bis zum Sandy Hook Lightship die Überfahrtzeit gerechnet wird, und am nächsten Tage geben uns nur mehr einige hungrige Möven auf kurze Zeit das Geleite über Lizard Head, dem letzten Lande, hinaus auf das offene Meer.

Es schien, als würde nun ein Tag wie der andere in völliger Gleichmäßigkeit verstreichen, als sollte unsre Aufmerksamkeit durch nichts Neues erregt werden und wir uns ausschließlich mit unseren Gedanken und unserem Schiffe beschäftigen. Doch kein Tag verging an dem wir nicht etwas Neues am Meere entdeckten, etwas von der Außenwelt hörten. Wohl gab es genügend Zeit, über die letzte Vergangenheit und die nächste Zukunft nachzudenken. Der Gedanke an die Angehörigen daheim, an die vielfachen Gefahren des Meeres und der Tropen, die mir wohlmeinende Freunde nicht schwarz genug ausmalen konnten, machte mir anfänglich den Abschied vom alten Europa etwas schwer, doch bald gewann wieder eine zuversichtliche Erwartung all des Neuen und Schönen, was mir die weite Welt bieten sollte, die Oberhand. Oft mußte ich hiebei an die 1600 im Zwischendecke unseres Schiffes untergebrachten Auswanderer denken, die aus den verschiedensten Gründen ihre alte Heimat mit einer neuen, unbekannten vertauschten. Bei diesen Ärmsten kommt zum Trennungsschmerze noch die Ungewißheit über die nächste Zukunft hinzu; denn nur der geringste Teil dieser Leute tritt mit bestimmten Aussichten in die Zukunft die weite Reise an, die meisten besitzen, abgesehen von ihrer Arbeitskraft, nichts. Und welches bunte Gemisch der verschiedensten Nationalitäten! Das Hauptkontingent allerdings bildeten Russen, Polen und andere Slaven, darunter zahlreiche Juden. Kein Alter fehlte, vom Säuglinge, der am Schiffe selbst geboren wurde, bis zum greisen Familienoberhaupte, welches mit seiner zahlreichen Familie auf seine alten Tage hoffnungsvoll in eine neue Heimat zieht. Und welch rührende Familienszenen konnten wir oft vom Promenadedeck aus beobachten, wenn die Zwischendeckpassagiere auf dem ihnen angewiesenen Raume zwischen der ersten und zweiten Kajüte dicht gedrängt beisammen saßen, beim Klange einer Ziehharmonika sich im Tanze drehten oder andächtig den Erzählungen eines schon einmal über dem großen Wasser Gewesenen lauschten! (Abb. 2.)

Die Einwanderungsfrage ist heute eines der schwierigsten Probleme, vor welches sich die Staatsmänner Amerikas gestellt sehen.

Während im Jahre 1821 die Zahl der Einwanderer in die Vereinigten Staaten von Nordamerika 8385 betrug, war dieselbe im Fiskaljahre 1902/03 (1. Juli bis 30. Juni) auf 857646, im Fiskaljahre 1903/04 auf 812870, 1904/05 auf 1027421 und 1905/06 auf 1062054 gestiegen. Alle diese Zahlen beziehen sich nur auf die eigentlichen Einwanderer, die Zwischendeckpassagiere, während die ebenfalls

nicht unbeträchtliche Zahl der Kajütpassagiere ganz außer Betracht bleibt. Obwohl die Einwanderung unter dem Einflusse der jeweiligen wirtschaftlichen Konjunktur hüben und drüben in den einzelnen Jahren starken Schwankungen unterworfen war, läßt sich doch trotz aller dieselbe erschwerenden Gesetze der Vereinigten Staaten im allgemeinen ein immerwährendes Zunehmen dieser modernen Völkerwanderung beobachten.

Was die Herkunftsländer der Einwanderer anbelangt, hat sich in denselben im Laufe der letzten 15 Jahre eine bedeutende Veränderung vollzogen. Während bis zum Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts der Einwanderungsstrom seinen Weg hauptsächlich aus Großbritannien, Deutschland, Schweden und Norwegen nahm, sehen wir seit Beginn der 90er Jahre Italiener, Russen und die verschiedenen slavischen Stämme unserer Monarchie an der Spitze der Bewegung, und während Österreich-Ungarn 1885 bis 1894 nur 476478 (=10,4 $^0/_0$) der sämtlichen Einwanderer stellte, ist es in der Dekade 1895 bis 1904 bereits mit 1017216 (= 21,8 $^0/_0$) vertreten, wovon der größte Teil auf Slaven fällt, wogegen Großbritannien und Irland von 1189236 (= 26,2 $^0/_0$) in der Dekade 1885/94 auf 560620 (= 12,1 $^0/_0$) in der Dekade 1895/1904 zurückging.

Die gesamte Einwanderung aus Europa nach den Vereinigten Staaten wird für die Zeit von 1821 bis 1905 mit 21038579 Köpfe berechnet, von welchen auf Großbritannien 7366406, auf Deutschland 5225047, auf Holland 2003975, auf Österreich-Ungarn 1975774, auf Rußland 1572493 und Schweden und Norwegen 1508646 entfallen. Die anderen Staaten Europas folgen erst in großen Abständen.

Nach Herkunftsländern waren in den letzten Jahren

		Österreich-Ungarn		Italien	Deutschland	Russland
1903—4	männlich	118 121		193 296	46.380	145 141
	weiblich	59 035				
	zusammen	177 156				
1904—5	männlich	197 557		221 479	40.574	184 897
	weiblich	78 136				
	zusammen	275 693				
1905—6	männlich	64.573	91 284	221 606	30 508	136 316
	weiblich	31 052	36 963			
	zusammen	95 625	128 247			

Aus dieser Zusammenstellung ist das fortwährende Steigen der Einwanderung aus dem südlichen und östlichen Europa speziell während der letzten Jahre zu ersehen, und während der Anteil von Österreich-Ungarn, Italien und Rußland in der Zeit von 1821 bis 1902 18,5% und 1821 bis 1904 24% beträgt, erreicht derselbe 1901/02 69,7% und 1904/05 66,4%.

Wohl ist ein großer Teil des amerikanischen Kontinentes heute noch sehr schwach bevölkert, während die Fruchtbarkeit seines Bodens, die Schätze der Erde ohne Schwierigkeiten eine doppelte Anzahl von Bewohnern ernähren könnten. Doch weniger die Quantität der Einwanderer erfüllt den Amerikaner mit Besorgnis als vielmehr die Qualität, und gerade diese geht infolge der erwähnten Veränderung, die sich im Laufe der letzten 15 Jahre in der Richtung des Einwandererstromes vollzogen hat, mit raschen Schritten zurück. Immer größer wird der Zuzug des auf einer niedrigeren Kulturstufe stehenden slavisch-osteuropäischen Elementes, immer mehr sinkt das Bildungsniveau der Einwanderer.

Während nach Staaten gesondert die Zahl der Einwanderer aus Großbritannien und Irland, Deutschland und Skandinavien in der Dekade 1885 bis 1894 zusammen noch 2734784 (= 60,4% sämtlicher Einwanderer) ausmachte, war dieselbe 1895 bis 1904 auf 1221502 (=26%) gefallen, indes die Zahl der weitaus überwiegend der slavischen Nationalität angehörigen Auswanderer aus Österreich-Ungarn sowie aus Rußland von 855719 (= 18,6%) in der Dekade 1885 bis 1894 auf 1785804 (= 38,4%) in der Dekade 1895 bis 1904 gestiegen war. Speziell von den Einwanderern des Kalenderjahres 1906 trafen in der Union ein:

aus Großbritannien und Irland	107696
„ Deutschland	38838
„ Norwegen	22259
„ Schweden	22115
„ Dänemark	7654
„ Niederlande	5315
zusammen	203877

Diesen Einwanderern germanischer Abstammung standen 296208 Österreicher-Ungarn von hauptsächlich slavischer Nationalität und 263269 Russen zusammen 559477 entgegen.

Es entfallen daher von sämtlichen im Kalenderjahre 1906 von Europa nach den Vereinigten Staaten eingewanderten 1135551 Aus-

wanderern auf die ersterwähnten Ländergebiete nur mehr 18,2%, auf die letzteren dagegen schon 50%.

Während von den nicht in den Vereinigten Staaten geborenen Personen im Jahre 1900 noch 54% Germanen waren, wird in der Bevölkerung Amerikas, wenn es so weiter geht, in einem Menschenalter das slavische Element überwiegen.

Die Sorge der amerikanischen Staatsmänner ist leicht erklärlich,



Abb. 2 Auswanderer am „Blücher“ (zu S. 22)

wenn man bedenkt, daß die slavischen Nationen in Europa, welche ohnehin durchschnittlich auf einer bedeutend niedrigeren Kulturstufe als die germanischen stehen, gerade diejenigen Elemente nach Amerika abgeben, welche sozial am niedrigsten stehen. So waren von den im Fiskaljahre 1904/05 eingewanderten 1026499 Personen 230882 sowohl des Lesens wie des Schreibens und 8209 nur des Schreibens unkundig. —

Während bis vor wenigen Jahren die Auswanderungsbewegung nur vom Standpunkte der Vermehrung oder Verminderung der Be-

völkerung des einen oder anderen Landes beobachtet wurde, während man nur die durch die Auswanderung verlorenen Arbeitskräfte einschätzte und in Berücksichtigung zog, hat man neuerdings begonnen, sich mit dem Einflusse der durch diese Bewegung hervorgerufenen internationalen Verkehrs- und Zahlungsleistungen, welche in ihrer Gesamtheit die internationalen Zahlungsbilanzen nicht unwesentlich beeinflussen, zu beschäftigen.

In dieser Beziehung kommen insbesondere die Passagekosten, ferner die nach dem Auswanderungslande mitgebrachten Bargelder, endlich die von den Auswanderern nach der Heimat zurückgebrachten oder zurückgesendeten Gelder in Betracht.

Die Höhe der ersten betrug in den letzten Jahren durchschnittlich 34 bis 40 amer. Dollars (= ungefähr 170 bis 200 K.), wurde jedoch zur Zeit von Tarifkriegen oft bis auf die Hälfte herabgesetzt. Diese Überfahrtsgelder, welche bei einer Zahl von ungefähr 1200000 bis 1500000 den Ozean jährlich in beiden Richtungen kreuzenden Zwischendeckpassagieren annähernd 48 bis 60 Millionen Dollars ausmachen, fließen aus dem Heimatslande denjenigen Staaten zu, deren Schiffahrt sich mit der Beförderung von Auswanderern befaßt, also bis vor kurzer Zeit vorwiegend an England, Deutschland, Frankreich und Holland. Man schätzte die Reiseauslagen der Auswanderer aus Österreich-Ungarn nach den Vereinigten Staaten im Jahre 1900 auf 27 Millionen Kronen, 1901 auf 33,5 Millionen und 1902 auf 46,4 Millionen.

Erst vor wenigen Jahren hat man bei uns in Österreich einzusehen begonnen, welcher Verlust für unsere Volkswirtschaft dadurch entsteht, daß der größte Teil unserer Auswanderung von fremden Schiffahrtslinien besorgt wird, und hat in der „Vereinigten österr. Schiffahrtsgesellschaft, vormals Austro-Americana und Fratelli Cosulich“ ein Unternehmen ins Leben gerufen, welches bestimmt sein soll, den Auswandererverkehr aus Österreich nach Amerika an sich zu ziehen und jene Summen dem Nationalvermögen zu erhalten. Die Erfolge, welche diese kurzwegs „Austro-Americana“ genannte Gesellschaft trotz ihrer recht unzulänglichen Betriebsmittel während der kurzen Zeit ihres Bestandes aufzuweisen hat, sprechen am besten für das Bedürfnis nach einer solchen heimischen Linie. Die Gesellschaft hat im Jahre 1906 5977780 Meterzentner Güter und 37255 Passagiere gegen 4142732 Meterzentner Güter und 20308 Passagiere im Jahre 1905 befördert und die Flotte derselben bestand Ende 1906 aus 27 Dampfern mit 150000 Tonnen Tragfähigkeit. Sind auch

alle diese Zahlen im Verhältnisse zu jenen der großen deutschen und englischen transatlantischen Gesellschaften recht bescheiden, so läßt sich doch in der hauptsächlich aus dem amerikanischen Verkehre der Gesellschaft resultierenden relativ sehr hohen Verkehrssteigerung im letzten Jahre ein günstiges Zeichen für die Zukunft erblicken. Die Gesellschaft beabsichtigt daher auch, dieser steigenden Tendenz Rechnung tragend, ihr dermalen 16600000 Kronen betragendes Aktienkapital auf 18000000 Kronen zu erhöhen und außerdem eine Anleihe von 2000000 Kronen aufzunehmen, um in den nächsten Jahren allmählich drei Doppelschraubendampfer für den Passagierverkehr und drei Frachtendampfer mit einer Tragfähigkeit von je 8000 Tonnen in den Dienst zu stellen. Gegenwärtig ist allerdings der Schiffspark der Gesellschaft noch recht minderwertig, eine Tatsache, auf welche zurückzukommen ich weiter unten noch Gelegenheit finden werde.

Von anderen österreichischen Schiffahrtsgesellschaften kommt für den Auswandererverkehr wohl nur der Österreichische Lloyd in Betracht, welcher jedoch nur eine Linie nach Südamerika (Brasilien) unterhält.

Auch die ungarische Regierung hat sich der Wichtigkeit einer heimischen Schiffahrtslinie für den Auswandererverkehr nicht verschlossen und im Jahre 1902 ihre Zustimmung zu einem Vertrage der „Adria“ mit der „Cunard Line“ gegeben, nach welchem der letzteren für zehn Jahre die Besorgung des Auswandererverkehres zwischen New-York und Fiume übertragen wurde, zu welchem Zwecke dieselbe derzeit 26 Fahrten jährlich nach Amerika macht. Die Folge dieses Vertrages war bekanntermaßen ein bis zum Jahre 1904 währender Tarifkrieg zwischen der Cunard Line einerseits und den dem Morgan-Trust angehörigen und den deutschen Schiffahrtsgesellschaften andererseits, der schließlich nach beiderseitigen erheblichen Verlusten mit der gegenwärtigen Respektierung der Tarife und der Verkehrsteilung endete.

Was die von den Auswanderern nach Amerika mitgebrachten Bargelder anbelangt, betrugen dieselben im Fiskaljahre 1903/04 20884383 amer. Dollars, 1904/05 25159012, 1905/06 18979539, von welchen Beträgen speziell auf die aus Österreich-Ungarn eingewanderten Auswanderer entfielen: 1904/05 2619583 amer. Dollars, 1905/06 1625360 amer. Dollars.

Auch diese Beträge gehen speziell bei den dauernden Auswanderern der Volkswirtschaft des Heimatlandes in der Regel ver-

loren und werden nur zum Teile durch die höchstens in den ersten Jahren noch erfolgenden Geldheimsendungen ausgeglichen oder herabgemindert.

Von einer ganz ungeheuren Bedeutung jedoch sind die Geldsendungen der Auswanderer nach der Heimat und die von denselben anläßlich ihrer Rückkehr mitgenommenen Beträge. In beiden Fällen kommen hier vor allem diejenigen Auswanderer in Betracht, welche ihre Heimat nur auf kürzere oder längere Zeit verlassen, um in der Fremde einen besseren Verdienst zu finden, und die, sobald sie entsprechende Ersparnisse gemacht, dieselben ihren Familien in die Heimat senden oder auch selbst dahin zurückkehren, mit einem Worte die Saisonarbeiter und vorübergehenden Auswanderer.

Was die Höhe dieser Geldsendungen anbelangt, lassen sich über dieselben zwar keine bestimmten Ziffern angeben, doch schätzt z. B. Italien seine ihm auf diese Weise zukommenden Rimessen auf 200—300 Millionen Lire im Jahre, und die unserer Monarchie von unseren Auswanderern aus den Vereinigten Staaten zufließenden Geldsendungen wurden für das Jahr 1903 mit 161,4 Millionen Kronen berechnet.

Berücksichtigt man, daß der gesamte Warenexport unserer Monarchie nach den Vereinigten Staaten kaum 46 Millionen ausmacht, so kann man die Bedeutung dieser Auswanderungen für die internationalen Zahlungsleistungen und den Einfluß derselben auf die internationalen Zahlungsbilanzen ermessen.

Die Art der Geldheimsendungen ist eine sehr verschiedene; sie geschieht nur zum Teile durch die Post, zum anderen Teile durch Banken, jedoch auch durch sogenannte Privatbankers oder Geldwechsler. Speziell in New-York befassen sich zahlreiche dortselbst wohnhafte Österreicher-Ungarn mit dem Halten kleiner Spelunken und Winkelbanken und gerade diese sind so gewissenslos, ihren Landsleuten auf die verwerflichste und niedrigste Art ihre Ersparnisse abzunehmen. Sei es, daß ihnen der erst neu angekommene Auswanderer in die Hände fällt und als lieben Landsleuten sein geringes Bargeld, welches er bei der Landung ausweisen muß, freiwillig zur Aufbewahrung anvertraut, sei es, daß ihnen von schon länger ansässigen Auswanderern Ersparnisse zur Aufbewahrung übergeben werden, — in den seltensten Fällen gelangen die armen Opfer wieder zu ihrem Gelde, woran allerdings nicht zum geringsten Teile die Hilflosigkeit der Ausländer vor dem vielgepriesenen, auf allgemeiner

Gleichheit vor dem Gesetze beruhenden amerikanischen Rechte die Schuld trägt.

Wiederholt hörte ich von Fällen, in welchen Österreicher solchen zweifelhaften Landsleuten Geld mit der Bitte übergeben hatten, dasselbe an Angehörige in die Heimat zu senden, nachdem ihnen selbst die amerikanischen Geld- und Postverhältnisse nicht genügend bekannt seien. Diese behielten natürlich das anvertraute Geld für sich, und als das Opfer nach einiger Zeit erfuhr, daß die Sendung in der Heimat nicht angelangt sei, war der gute Freund entweder schon verschwunden oder gegen denselben beim Gerichte nichts durchzusetzen.

Bei der Größe der erwähnten Geldsendungen ist es daher nur sehr zu bedauern, daß sich in Amerika noch keine Österreichische Bank oder kreditfähige Firma niedergelassen hat, welche sich mit diesem Geldverkehre befaßt. Abgesehen von dem aus dem Wechselkurse resultierenden namhaften Gewinne böte sich für ein solches Unternehmen jedenfalls auch in vielen anderen Beziehungen Gelegenheit für gewinnbringende Geschäfte.

Nach dem Gesagten ist für Österreich die Auswanderungsfrage ein Problem, welches dringend nach einer Lösung verlangt. Wohl sind die Zeiten heute vorüber, wo man das Auswandern, wie dies heute noch in Rußland geschieht, wo unbefugte Auswanderung mit Konfiskation des Vermögens und Deportation nach Sibirien bestraft wird, kurzweg verbot, doch hat der Staat heute die Verpflichtung, in anderer Weise einzugreifen, die Auswanderung in die rechten Bahnen zu lenken und die Auswanderer mit Rat und Tat zu unterstützen, alles dies sowohl in seinem eigenen wie im Interesse der Auswanderer.

Vor allem könnte man bei uns in Österreich für die vielen Leute, welche aus Arbeitsmangel und behufs besseren Fortkommens auswandern, noch genügend Arbeitsgelegenheit schaffen, könnte man deren Arbeitskraft für unser Gemeinwesen erhalten und verwerten und die Regierung hätte ihre volle Aufmerksamkeit auf innere Kolonisation, insbesondere in den östlichen Reichsteilen, zu richten. Die großen Latifundien in jenen Gegenden, auf welchen von einer extensiven Wirtschaft dem Boden und dem die Arbeitskraft beistellenden Volke der letzte Blutstropfen ausgepreßt wird, müßten zerschlagen und mit kleinen Grundbesitzern besiedelt, diesen aber auch durch Krediterleichterungen die Möglichkeit einer unabhängigen Existenz gesichert werden; auch müßte endlich das längst geschaffene An-

erbengesetz durchgeführt werden. Dann könnte sich in jenen Gegenden ein tüchtiger Bauernstand entwickeln, könnte das Gewerbe und die Industrie Beschäftigung, könnten die Scharen von Auswanderern Arbeit finden.

Diejenigen jedoch, welche ihr Wandertrieb oder andere Motive trotzdem noch in die Ferne treiben und locken, sollte man jedoch nicht nur nicht zurückhalten, sondern geradezu unterstützen, sollte man enge an das Vaterland zu knüpfen trachten, jedoch nicht durch lästigen Zwang, durch unbequeme Melde- und Militärvorschriften, sondern durch materielle und ethische Mittel. In größerer oder geringerer Zahl in den verschiedensten Ländern verteilt, müßten gerade sie diejenigen sein, welche uns, die wir ja außer unserem eigenen Heimatlande in der weiten Welt sonst kaum ein Stückchen Erde unser Eigen nennen können, die fehlenden Kolonien zu ersetzen bestimmt wären, welche unserem Exporte ein unbegrenztes Absatzgebiet schaffen könnten.

Dies setzt vor allem voraus, daß der Zusammenhang des Auswanderers mit dem Mutterlande aufrecht erhalten werde. Bedauerlicher Weise verliert jedoch der Österreicher auch dort, wo wir ihn, wie in einzelnen Teilen der Union und in Südamerika, in größerer Zahl beisammen finden, wenn auch nicht gleich seine Nationalität, so doch mindestens sehr bald das Gefühl der Anhänglichkeit an das Vaterland.

Teils mag ja hieran einerseits der Umstand Schuld tragen, daß unsere Auswanderer in der Mehrzahl der Fälle nicht als Kulturträger in die Welt gehen, sondern vielmehr der Bevölkerung ihrer neuen Heimat an Kultur und Bildung nachstehen. Wollen sie ihr Fortkommen finden, so müssen sie sich möglichst schnell assimilieren. Daß hiedurch auch rasch das Bewußtsein der früheren Staatsbürgerschaft verloren geht, ist leicht begreiflich. Was die Nationalität anbelangt, ist es ja allgemein bekannt, daß auch diese bei den Einwanderern speziell in der Union längstens in der dritten Generation vollkommen verloren geht und die Enkel die Muttersprache des Großvaters nicht mehr verstehen. Denn in Schule, Amt und öffentlichem Leben gibt es dort nur eine, die englische Sprache und keinem Menschen würde es einfallen, die Gleichberechtigung aller Sprachen und Idiome zu verlangen.

Anderseits aber — und dies wurde mir wiederholt auch von den ersten Gesellschaftskreisen Angehörigen ehemaligen Österreichern betont — ist die Unterstützung, welche der Österreicher im

Auslande durch seinen Staat, das Entgegenkommen, welches derselbe durch seine diplomatischen und kommerziellen Vertreter findet, so gering, sind die Nachteile, welche man draußen in der Welt als Österreicher im Verhältnis zu anderen Untertanen hat, ja die Unannehmlichkeiten, welchen man durch den Geist und die Auslegung unserer Gesetze, durch Erfüllung seiner Wehrpflicht, durch Melde- und andere Vorschriften ausgesetzt ist, oft so groß, daß es ein jeder lieber vorzieht, sich möglichst bald in den Schutz eines anderen Staates zu begeben, welcher über das Wohl und Wehe seiner Untertanen mit mehr kosmopolitischer Großherzigkeit wacht.

Es wäre daher die nächste Aufgabe der Regierung, den Zusammenhang der Auswanderer mit dem Mutterlande in jeder möglichen Weise und mit allen Mitteln zu erhalten und zu fördern. Der Staat müßte vor allem, wie es ja zum Teile bereits geschieht, der Eignung der Auswanderungsziele für ein gedeihliches Fortkommen eine erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden, die Leute vor dem Auswandern nach jenen Gegenden warnen, in welchen entweder zuviel Arbeitsangebot oder zu geringe Beschäftigung vorhanden ist, müßte sodann durch entsprechenden Einfluß auf die sich mit der Beförderung der Auswanderer beschäftigenden Schiffahrtslinien und Auswandererbureaus die Auswanderung nach geeigneten Plätzen lenken, müßte durch seine diplomatischen oder kommerziellen Vertreter, eventuell durch eigene Auswanderungskommissäre, welche sich an Ort und Stelle über das Fortkommen der Auswanderer zu überzeugen hätten, mit denselben im beständigen Kontakte bleiben, sich ihrer in intensivster Weise annehmen und das Interesse für die Heimat wach erhalten.

Dann würden unsere Landsleute im Auslande ihren Bedarf an Importartikeln ebenso aus Österreich beziehen, wie der Engländer in der ganzen Welt heute seinen Bedarf nur in England deckt, dann würden unsere Waren bei gleicher Qualität und gleichem Preise, wie jener der Konkurrenz, auch bald bei den anderen Bewohnern jener Gegenden Eingang finden, unserem Kaufmanne, unserem Handel und unserer Industrie ganz neue Absatzgebiete entstehen, und dies wären wohl die schönsten Früchte der Auswandererbewegung.

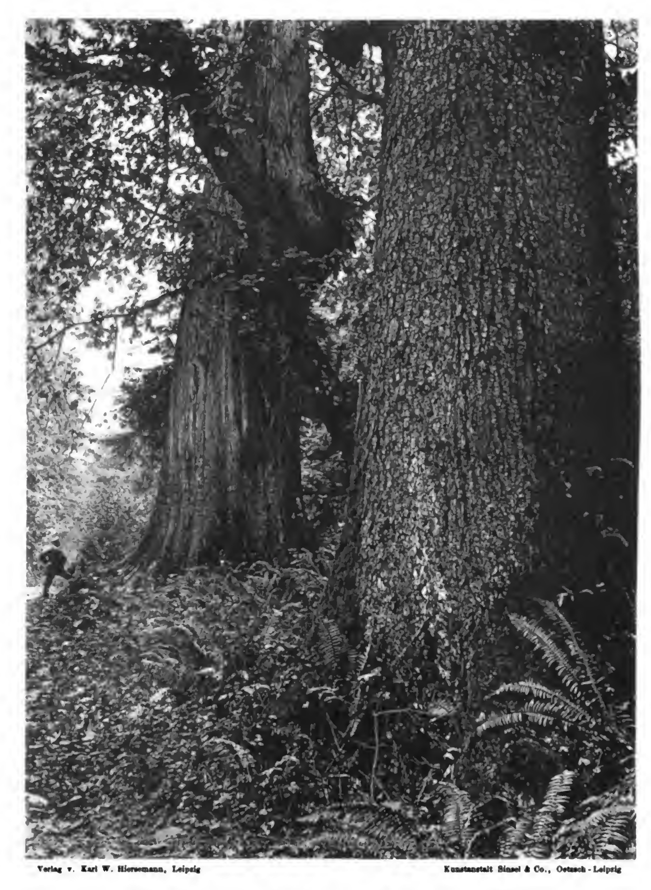
Ein weiteres Augenmerk sollte die Regierung auf die berufliche Qualität der Auswanderer richten. Nach der amerikanischen Statistik des Fiskaljahres 1903/04 waren von den 96604 aus Österreich eingewanderten Auswanderern 20392 ohne Beruf (inkl. Frauen und Kindern), 13349 Hausdienstboten, 42789 Taglöhner, 10666 land-

wirtschaftliche Arbeiter und Landwirte und 8613 gelernte Arbeiter, wogegen 388 gelehrten und 407 anderen Berufen angehörten.

Nachdem die Ursachen der Auswanderung in der Regel in dem Mangel an Arbeitsgelegenheit und schlechter wirtschaftlicher Lage auf der einen, Aussicht auf besseres Fortkommen und höheren Verdienst auf der anderen Seite gelegen sind, müßte man aus der vorstehenden Einteilung der Auswanderer nach Berufen auf mehr oder minder große und geringe Arbeitsgelegenheit, mehr oder minder große Anzahl nicht beschäftigter Arbeitskräfte in einzelnen Berufen, kurz auf das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage nach Arbeit in den einzelnen Berufen schließen können.

Nun sehen wir, daß sich unter den sämtlichen im Jahre 1903/04 aus Österreich nach den Vereinigten Staaten ausgewanderten 96604 Auswanderern nur 388 Personen befinden, welche einem gelehrten Berufe angehören, was einem Verhältnisse von nur 0,4% entspricht. Die Tatsache ist um so mehr bemerkenswert, als sich gerade in den letzten Jahren bei uns in Österreich eine Überfüllung der gelehrten Berufe geltend macht. Fort und fort hört man Klagen bald von Juristen und Medizinern, bald von Philosophen und Technikern, daß in ihrem Berufe heute kein Fortkommen möglich sei, daß jede Aussicht auf eine auskömmliche Existenz in unabsehbarer Ferne liege. Wohl nimmt in allen diesen sogenannten gelehrten Berufen der Nachwuchs immer mehr zu, wird der Andrang zu den Mittel- und Hochschulen immer größer, die Zahl der Leute mit akademischer Bildung wächst in einem mit dem Bedarfe in keinem Verhältnis stehenden Maße, und doch sehen wir trotz der riesigen Auswanderung aus Österreich kein Abfließen gerade dieser Elemente in das Ausland, wo sich ihnen nicht minder, wie den von ihrer Hände Arbeit lebenden Auswanderern, ein unermeßliches Feld erfolgreicher Tätigkeit böte.

Wenn wir nach den Gründen forschen, müssen wir dieselben zunächst in der bei unserem Mittelstande eingewurzelten Anschauung suchen, nach welcher es zur guten Sitte gehört, unserer Jugend die sogenannte allgemeine Bildung im Gymnasium beizubringen. Andererseits betrachtet auch das Proletariat das Gymnasium als Werkzeug seiner aufsteigenden Klassenpolitik, so daß sich alles in diese zur Vorbereitung für einen praktischen Beruf nicht nur nicht geeigneten, sondern geradezu schädlichen Anstalten drängt. Denn es ist ja nicht zu leugnen, daß der absolvierte Gymnasiast späterhin in der Regel für einen anderen, als einen gelehrten Beruf



Verlag v. Karl W. Hiersemann, Leipzig Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Urwaldriesen im Stanleyparke bei Vancouver B. C.

kein Interesse mehr hat, daß er für einen praktischen Beruf ganz und gar verloren ist. So kommt es, daß die Jugend unseres Mittelstandes heute als höchstes Ziel ihrer Sehnsucht ansieht, ein schlecht adjutierter Staatsbeamter oder Professor, der seine Laufbahn in der Regel höchstens mit der erreichten VII. Rangklasse abschließt, oder ein Arzt und Advokat mit kümmerlicher Landpraxis zu werden. Steigt der Überschuß an solchen Arbeitskräften gar zu sehr, greift



Abb. 3 Minerva Terrace (Jellowstone Park) (zu S. 83)

der Staat durch Neukreierung von Beamtenstellen ein, nicht weil das Bedürfnis nach solchen vorhanden ist, sondern um den Nachwuchs zu versorgen, und immer größer wird die Zahl derjenigen, welche ohne selbst ökonomische Güter zu erzeugen, von den Gütern leben müssen, die ihnen andere durch ihre wirtschaftliche Arbeit bereitstellen. Vergrößert der Staat schon auf diese Weise bewußt und direkt die Schar dieser Drohnen der Volkswirtschaft, so trägt er auch noch indirekt und unbewußt durch das ganze Schul- und Unterrichtssystem für Mittelschulen hiezu bei, welches dem

jungen Menschen nur gerade jene allgemeine Bildung beibringt, die es ihm gestattet, die vorerwähnten gelehrten Berufe zu ergreifen, ohne ihm jedoch die Vorbildung für einen praktischen Beruf zu geben. Hier wäre vor allem beim Gymnasium das gänzliche Fehlen moderner Sprachen im obligaten Teile des Studienplanes zu erwähnen, während denselben auch in den Realschulen viel zu geringe Aufmerksamkeit zugewendet wird. Jetzt lernen wir in den Mittelschulen Lateinisch, Griechisch und noch diese oder jene zweite Landessprache, und wenn wir ins Ausland kommen, sind wir verloren, weil wir in der Regel nicht einmal Englisch oder Französisch verstehen. Und wie viele Österreicher des Mittelstandes würden ihr Fortkommen im Auslande suchen, wenn sie nebst Deutsch noch andere Weltsprachen könnten! Aber auch den realistischen Fächern, speziell der Chemie, ferner der Geographie und Ethnographie müßte ein größerer Raum in den Studienplänen zufallen. Nicht zuletzt wären die Schüler, wie dies schon wiederholt angeregt wurde, auf die Überfüllung dieses und jenes Berufes bei Zeiten aufmerksam zu machen, wären sie überhaupt über die einzelnen Berufe aufzuklären. Dann würde so manchem Sohne unseres Vaterlandes zum Bewußtsein kommen, daß für ihn auch draußen in der Welt noch ein Plätzchen frei sei, auf welchem er einen ganzen Mann stellen könnte, zum Heile für ihn selbst wie für sein Vaterland.

Ein zweiter Grund für die Scheu des österreichischen Mittelstandes vor dem Auslande liegt wohl in der ganz besonderen Eigentümlichkeit desselben lieber zuhause ein bequemes, wenn auch kümmerliches Dasein zu führen, ohne sich hiebei besonders anstrengen zu müssen, als hinaus in die Welt zu gehen und durch seiner Hände Fleiß, durch Unternehmungsgeist ein größeres Vermögen zu erwerben, die Schätze, die in einer fernen Welt am Boden liegen, aufzuheben. Der Österreicher ist eben, um eine bekannte Wiener Persönlichkeit zu zitieren, zufrieden, wenn er sein Backhändel mit Gurkensalat hat und nicht gerade verhungert, und strebt nicht weiter nach irdischen Glücksgütern.

Während also die vorerwähnten Anschauungen über die Erziehung der Jugend, der Bildungsgang und der allgemeine Charakter des Österreichers aus dem Mittelstande diesen für das Ausland ungeeignet machen, ist nicht zu verkennen, daß — und zwar gerade infolge des Wegfalles aller der erwähnten Hemmnisse — den breiten Schichten unserer Bevölkerung in dieser Beziehung ein viel frischerer Zug innewohnt, daß z. B. eine Reise nach Amerika für einen Feld-

oder Eisenarbeiter aus Ostschlesien ein viel geringeres Ereignis ist, als für irgend eine den Mittelständen angehörige Persönlichkeit, und ich habe wiederholt gewöhnliche Arbeiter angetroffen, welche schon mehrere Male den Ozean gekreuzt haben.

Die Regierung wird daher trachten müssen, durch Beseitigung jener Hemmnisse das Interesse auch des Mittelstandes fürs Ausland zu heben, wird zuerst der Anschauung entgegentreten müssen, daß nur Jurisprudenz, Medizin und Philosophie einzig und allein seligmachend sei, wird durch die Reform der Studienordnung an Gymnasium und Realschule bei der heranwachsenden Jugend das Interesse mehr für kommerzielle und technische Fächer wecken, vor allem aber in jeder Weise trachten müssen einen tüchtigen, kapitalskräftigen und angesehenen Kaufmannsstand zu schaffen, welcher sodann berufen und wohl auch imstande sein wird, den jetzigen Überschuß an geistigem Proletariat aufzunehmen. Unter diesen Vorbedingungen wird sowohl unsere Jugend, wie auch unser Kaufmann leicht den Weg in die Welt hinaus finden und wird auch draußen imstande sein, das Interesse Österreichs zu bewahren und zu vertreten. Ein solcher aus zahlreichen nationalen Kaufleuten bestehender Mittelstand im Auslande wird viel mehr als es die besten Konsuln und Gesandten zu tun imstande sind, unsere Interessen wahren, wird auch nicht so schnell seine Nationalität und Staatsangehörigkeit aufgeben, wird schließlich auch für die Erhaltung der Zugehörigkeit jener breiten Schichten von Auswanderern, die uns nach dem oben erwähnten so schnell verloren gehen, ein nützliches Bindeglied zwischen ihnen und dem Vaterlande werden.

Doch nun nach dieser Abschweifung wieder zurück auf den „Blücher“.

Am 28. Mai erinnerte uns schon um 7 Uhr morgens ein stimmungsvoller Choral der Schiffskapelle, tagsüber aber auch die völlige Untätigkeit einiger englischen Ladies daran, daß heute Sonntag sei. Denn sonst konnte es diese Rasse oft trotz harter Kämpfe mit der Seekrankheit nicht unterlassen, täglich ihre so und so viele tausend Schnellschritte um das Promenadedeck zu machen.

Der auf den 30. Mai fallende Decorations-day, ein amerikanischer Nationalfeiertag, an welchem die Gräber der in den Nationalkriegen Gefallenen geschmückt werden, wurde besonders festlich begangen. Beim Diner strahlte der Speisesaal im bunten Glanze unzähliger Glühlämpchen, von der Decke hingen kleine Papierflaggen in den amerikanischen Farben und die Damen erschienen in besonders

schönen Toiletten. Doch die See hatte sich seit unserer Abreise von Boulogne schon ganz bedeutend verändert und zeigte nun ihre volle Macht. Schwer rollte und stampfte das ächzende Schiff und mußte hart gegen die sich beständig über Bug bis zur Kommandobrücke wälzenden Wogen ankämpfen, während das Heck hoch aus dem Meere ragte, so daß die ihres Widerstandes beraubten mächtigen Schiffsschrauben in schnelle Umdrehungen kamen und das Schiff in allen seinen Teilen erzittern machten. Oft schien es, als wäre hiebei eine der Schraubenwellen geborsten, doch weiter ging es im Kampfe gegen die Elemente. Je weiter wir uns vom Kontingente entfernten, desto schlechter wurde die Witterung, ja am 31. Mai sollten wir auch noch die Bekanntschaft mit dem größten Feinde der Schiffahrt, dem Nebel, machen und hatten während des ganzen Tages das Vergnügen die markerschütternden Töne der Sirene hören zu müssen. Nebel ist im atlantischen Ozean der Schiffahrt nicht nur wegen des so starken Schiffsverkehres, sondern auch, und zwar während dieser Jahreszeit ganz besonders, wegen der längs der Neufundlandbänke von Labrador her gegen Süden treibenden Eisberge äußerst gefährlich. Dieselben erreichen manchmal eine Höhe von über 100 Meter und machen sich dort, wo sie wie dies häufig vorkommt, in großer Zahl auftreten, schon auf Stunden vorher durch plötzliches Fallen der Luft- und Wassertemperatur bemerkbar. Die Schiffe müssen daher bei Nacht und Nebel während dieser gefährlichen Jahreszeit ihre Geschwindigkeit verringern und die Temperaturschwankungen stets genau beobachten.

Von größtem Werte für die durch Eisberge gefährdete Sicherheit der Schiffe, ist daher die Verbindung derselben untereinander durch Marconitelegraphie. In richtiger Erkenntnis dessen hat daher auch die Hamburg-Amerika Linie alle ihre nach Amerika verkehrenden Postdampfer damit ausgerüstet und wir waren täglich mit mehreren Dampfern unserer oder auch anderer Linien in Verbindung. So wurde uns am 1. Juni von der von New-York kommenden „Umbria“ die Nachricht vom Seesiege der Japaner in der Tsushimastraße sowie vom Siege der „Atlantic“ im Yachtrennen über den Ozean gemeldet. Merkwürdigerweise war die Wirkung der zweiten Nachricht auf die sportliebenden Engländer und Amerikaner eine unvergleichlich größere und insbesondere von den Amerikanern wurden die vielen auf den Sieg ihrer Flagge abgeschlossenen Wetten in großen Siegesfesten gefeiert.

Eines anderen Tages kam uns ebenfalls durch drahtlose Tele-

graphie die angenehme Nachricht zu, daß wir an Bord eine Gesellschaft amerikanischer Falschspieler hätten, denen es auf ihrer erst vor kurzer Zeit erfolgten Überfahrt nach Europa gelungen sei, einen ganz bedeutenden Fischzug zu machen. Trotz vielfachen Verdachtes blieben dieselben jedoch unerkannt und die Amerikaner ließen sich von ihrem Skat und Bridge nicht abhalten.

Leider hatten wir auch einen traurigen Zwischenfall zu beklagen, dem ein junges Menschenleben zum Opfer fiel. Ein Westfale, der im Zwischendeck mit seiner Schwester die Reise nach Amerika machte, stand eines Abends mit einigen anderen Passagieren an der hinteren Reeling und beugte sich, um das Arbeiten der Schraube zu sehen, so weit über die Brüstung vor, daß er das Gleichgewicht verlor und mit einem entsetzlichen Aufschreie ins Meer stürzte. Sofort ertönte der Ruf „Mann über Bord" durchs ganze Schiff, welches beilegte, Boote wurden herabgelassen und die durch eine ausgeworfene Leuchtboje bezeichnete Stelle außerdem mit Scheinwerfern eine Stunde lang abgesucht, aber alles umsonst; der Arme war wohl sofort von der Schraube ergriffen und in die Tiefe gezogen worden. Der Vorfall erregte um so mehr allgemeines Bedauern, als der junge Bursche sich bei seinen Mitreisenden dadurch beliebt gemacht hatte, daß er Abends stets auf Deck mit seiner Ziehharmonika zum Tanz aufgespielt hatte, wie auch als man erfuhr, daß er sein und seiner Schwester ganzes Vermögen mit sich ins Grab genommen hatte. Dank der Opferwilligkeit der Kajütenpassagiere war es möglich, für das bedauernswerte Mädchen durch eine Sammlung 200 amerikanische Dollar aufzubringen.

Auch unter der Schiffsbesatzung ereignete sich ein Todesfall; ein Kesselheizer starb an Pneumonie und mußte auf See bestattet werden.

Der 2. Juni brachte einen Wetterumschlag. Schon während der Nacht machte sich in den Kabinen eine drückende Schwüle bemerkbar und als wir morgens das Deck betraten, schienen alle Schleußen des Himmels geöffnet, um bei ganz ungewöhnlich hoher Temperatur unglaubliche Wassermassen auf die spiegelglatte See zu ergießen. Dabei ein undurchdringlicher, tief am Meere liegender Nebel von jenem undefinierbaren Geruch, wie er an der englischen Küste zuhause ist. Dies alles deutete darauf hin, daß wir nun an die Reibungsfläche der beiden Meeresströmungen, des warmen, im mexikanischen Golfe entspringenden Golfstromes und des vom Eismeere herkommenden kalten Labradorstromes gelangt waren, wo

während eines großen Teiles des Jahres infolge der Kondensation der feuchtwarmen Luft undurchdringliche Nebelmassen lagern, die auf den sogenannten Neufundlandbänken am gefährlichsten sind und die nahe Einfahrt in den Hafen von New-York oft verzögern.

Erst am Abende trieb eine heftige Brise die Nebelmassen auseinander und ließ uns auf eine schöne Ankunft in New-York hoffen. In freudiger Stimmung über die so gut bestandene, lange Fahrt vereinigte sich die Schiffsgesellschaft nun zum letzten Diner, dem sogenannten Captaindiner, in dem wiederum im vollen Schmucke prangenden Speisesaale, Stewards, als Onkel Sam, Germania usw. kostümiert, servieren das diesmal besonders reichliche Menu und ein Ball an Bord beschließt die Reihe der sorgenlosen Tage. Noch am Abende passieren wir das Nantucket Lightship, am nächsten Morgen kommt das erste Land in Sicht, um $^1/_2$1 Uhr mittags endlich das Sandy-Hook Lightship, bis zu welchem die Überfahrtszeit gerechnet wird. Wir hatten die 3300 Seemeilen lange Strecke von Boulogne hieher in 8 Tagen 10 Stunden 30 Minuten zurückgelegt, waren daher ungefähr mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 15 Seemeilen in der Stunde gefahren.

Nun kamen Lotsen an Bord, um uns durch die vielen Sandbänke, durch die Narrows zwischen Long-Island und Staten-Island mit ihren vielen Seebädern dem innern Hafen zuzusteuern. Bei Clifton besteigen Zollbeamte und Sanitätsorgane das Schiff und beginnen schon hier ihre unbeliebte Tätigkeit. Und nun bietet sich uns ein überwältigender Anblick; immer näher rücken die himmelstrebenden Wolkenkratzer (skyscrapers), jene Geschäftshäuser der unteren Stadt mit ihren 20 und mehr Stockwerken. Langsam löst sich nun auch aus dem Dunstschleier links die mächtige Freiheitsstatue, geradeaus über den Bug der grüne Battery Park, rechts die Brooklyner Brücke, dazwischen der East- und Hudson River, belebt von Tausenden von Fahrzeugen aller Dimensionen vom großen Ozeandampfer bis zur kleinen Barkasse. Ganz absonderlich wollen uns anfänglich die sog. Ferryboote erscheinen, die, zur Vermittlung des Personenverkehrs auf den Flüssen und längs der Küste bestimmt und wegen ihres geringen Tiefganges mehrere Stockwerke hoch, gleich schwimmenden Häusern dahinschießen und mit ihren über das Deck hinausragenden Balanciers wie Vehikel aus Watts Zeiten aussehen. Kurz überall am Wasser ein Bild nimmer ruhender Betriebsamkeit, zu dem das Leben am nahen Lande einen passenden Rahmen bildet.

Hier einige statistische Zahlen, aus denen am besten die wirt-

schaftliche Bedeutung der Vereinigten Staaten im allgemeinen und von New-York insbesondere zu ersehen ist.

Der Wert der Einfuhr Amerikas betrug im Jahre 1905 1179135344 Dollars gegen 1035909197 im Jahre 1904; jener der Ausfuhr 1599420539 Dollars gegen 1451355645 im Jahre 1904, so daß die Handelsbilanz mit 420285195 Dollars aktiv erscheint.

Was die Richtung des Außenhandels anbelangt, betrug im Jahre 1904 der Export nach Großbritannien 525779911 Dollars, nach Deutschland 193552838 Dollars, nach Frankreich 76123599 Dollars; es folgen Italien, Belgien, Rußland, Spanien, Dänemark und Schweden-Norwegen, und erst dann Österreich-Ungarn mit 8953374 Dollars.

Dagegen wurden im selben Jahre aus Großbritannien für 165914850 Dollars, aus Deutschland für 111942335 Dollars, aus Frankreich für 83205562 Dollars, aus Italien für 36518674 Dollars importiert; dann folgt Belgien und Rußland und schließlich Österreich-Ungarn mit 10113268 Dollars.

Was insbesondere den Handel Amerikas mit Österreich-Ungarn anbelangt, bieten die Zahlen der offiziellen amerikanischen Statistik, welche ausschließlich den direkten Verkehr zwischen den beiden Ländern berücksichtigt, kein zutreffendes Bild vom gesamten Handelsverkehr. Denn ein großer Teil unseres Handels geht leider noch immer unter fremder Flagge in die Welt hinaus. Es ist zu hoffen, daß durch die vor wenigen Jahren ins Leben gerufenen beiden direkten Schiffahrtsverbindungen von unseren Häfen nach Amerika nicht nur der Auswanderungs-, sondern auch der Warenverkehr unter heimischer Flagge segeln und sich nicht mehr weiterhin deutscher und französischer Kommissionsfirmen bedienen werde.

Unser Handelsverkehr mit den Vereinigten Staaten stellte sich nach der amerikanischen Statistik folgendermaßen dar:

	Import aus	Export nach
	Österreich-Ungarn	
1894	5524346 Dollars	1340170 Dollars
1900	10548698 „	7657019 „
1904	10113268 „	8953374 „
1905	12217165 „	14938772 „

Dagegen betrug unser Außenhandel mit den Vereinigten Staaten nach unserer Handelsstatistik:

	Import aus	Export nach
	den Vereinigten Staaten	
1904	45 767 834 Kronen	12 407 564 Kronen
1905	66 172 764 „	18 990 222 „

Die ganz bedeutende Steigerung speziell des Exportes aus den Vereinigten Staaten nach Österreich-Ungarn im Jahre 1905 ist wohl vor allem auf die Aktivierung der beiden direkten Schiffahrtslinien, der Cunard Line und der sogenannten Austro-Americana, zurückzuführen.

Für unseren Handel mit der Union kommt hauptsächlich der Hafen von New-York in Betracht, durch welchen im Jahre 1905 70% unserer Waren ein- und 60% amerikanischer Waren nach Österreich-Ungarn ausgeführt wurden.

Schließlich sei bemerkt, daß im Jahre 1905 im Hafen von New-York 4 531 Schiffe, und zwar 3 641 Dampfer und 890 Segelschiffe aus fremdländischen Häfen eingelaufen sind, wovon auf Großbritannien 1919, auf Deutschland 833, auf Nordamerika 754, dagegen auf Österreich-Ungarn nur 43 Schiffe entfielen. —

Langsam legt unterdessen das Schiff an den mächtigen Pieranlagen der Hamburg-Amerika Linie in Hoboken an und nach herzlichem Abschiede von all den vielen Bekannten können wir dasselbe sofort verlassen, während die bedauernswerten Zwischendeckpassagiere ihrer Überführung nach Ellis-Island harren müssen, um dortselbst vor ihrer Landung einer überaus strengen Prüfung durch die Einwanderungsbehörde unterzogen zu werden.

Auch wir haben uns noch einer sehr eingehenden Zollrevision zu unterziehen, während zugleich zahlreiche Agenten erscheinen, um uns ihre Dienste für die Zustellung des Gepäcks ins Hotel anzutragen. Denn Gepäcksdroschken gibt es hier nicht, das Gepäck wird gecheckt, d. h. dem Agenten einer Transfer-Company übergeben, welche uns einen numerierten Check übergibt, gegen welchen wir dasselbe im Hotel wieder beheben. Auch ein Reporter der New-Yorker Staatszeitung machte uns gleich hier das Vergnügen eines Interview, welches am nächsten Tage schon sein Blatt zierte.

Hierauf ging es in einer Droschke zur Fähre über den Hudson und durch ein Gewirr von Straßen zur oberen Stadt.

II. IN NEW-YORK.

Auf Empfehlung von Bekannten hatten wir beschlossen, im Hotel Majestic, New-York West 72. St., abzusteigen und waren hiemit in jeder Beziehung sehr zufrieden. Die etwas wenig zentrale Lage wird während der Sommermonate bei weitem durch die Nähe



Abb. 4 Liberty Cap (Jellowstone Park) (zu S. 83)

des Central-Parkes, dieses ungeheuren Luftreservoirs New-Yorks, aufgewogen. Das Hotel wird im european plan geführt, d. h. es steht den Gästen frei ihre Mahlzeiten entweder à la carte im Restaurant des Hotels oder auch anderswo einzunehmen, wogegen in Hotels „on the american plan" die Gäste für einen bestimmten Preis nebst Wohnung auch vollständige Verpflegung erhalten. Letzteres System entspricht den amerikanischen Gewohnheiten und ist in Amerika,

wie auch in Ostasien die Regel. Ein dreizehnstöckiger Riesenbau steht Hotel Majestic den anderen bekannten Hotels New-Yorks, wie Waldorf Astoria etc., was Wohnung, Gesellschafts- und Speiseräume anbelangt wenig nach. Der Besitzer Mr. Rothschild, ein geborener Frankfurter, hatte die Liebenswürdigkeit uns sämtliche Räume vom Keller bis zum Dache zu zeigen, wobei wir Gelegenheit hatten, den großen Geschäftsumfang und den fabriksmäßigen Betrieb der maschinellen Einrichtungen kennen zu lernen. Eine im Kellerraume untergebrachte 600 pferdige Dampfmaschine versorgt all die vielen Lifts, Pumpen, Licht- und Arbeitsmaschinen mit Kraft. Daneben stehen Apparate zur Erzeugung von destilliertem Wasser, von Eis und Sodawasser, andere Maschinen zur Reinigung des Geschirres, der Wäsche usw.

Nicht minder originell ist die in New-York übrigens allgemein übliche Verwendung der Hausdächer zur Unterbringung von Konzert-, Theater-, oder Restaurantlokalen. Auch am Dache des Majestic befindet sich ein solcher roof garden, in welchem selbst während der heißesten Zeit infolge seiner beinahe 80 Meter hohen Lage und der Nähe des Centralparkes die Abende stets von erträglicher Temperatur waren und eine zahlreiche Gesellschaft unter tropischen Warmhauspflanzen den Klängen einer recht guten Zigeunerkapelle lauschte.

Fast ungewohnt kam es mir vor, als ich nach der langen Seereise zum ersten Male wieder ein festes Bett unter mir fühlte; auch am nächsten Morgen, als ich die Gassen New-Yorks betrat, glaubte ich noch immer den schwankenden Boden des Schiffes unter mir zu haben und die Häuser schienen mir noch eine Zeit lang schief zu stehen. Bald jedoch gewannen Körper und Geist, die durch Mangel an abwechselnden Eindrücken während der Seefahrt immerhin etwas träge geworden waren, wieder die natürliche Spannung.

Die ersten Tage des New-Yorker Aufenthaltes waren vor allem dazu bestimmt, die Empfehlungsschreiben abzugeben und mit den maßgebenden Persönlichkeiten der Finanz- und Geschäftswelt in Verbindung zu treten, um deren Ansichten über wirtschaftspolitische Fragen zu hören und durch sie den Zutritt zu verschiedenen industriellen Etablissements zu erwirken.

Unser erster Besuch galt dem österr. ungar. Generalkonsulate. Dasselbe befindet sich in einem der obersten Stockwerke eines Broadwayhauses, für nicht Ortskundige schwer zu finden. Auf den Treppen und in den Vorräumen der Konsulatskanzlei wollte es uns

scheinen, als wären wir irre gegangen; das Äußere der zahlreichen uns begegnenden Herren und Damen machte auf uns unzweifelhaft den Eindruck, als befänden wir uns in einer Theateragentur; erst ein hie und da uns zu Ohren kommendes Wort slavischer oder ungarischer Mundart, ließ uns unsere Landsleute erkennen. Zu unserer Aufklärung teilte uns später der amtierende Vizekonsul mit, daß diese Leute den größten Prozentsatz der Österreicher-Ungarn in New-York ausmachen und von Beruf meistens Sänger, Schauspieler, Musiker oder Künstler anderer Art seien.

Das Konsulat hatte zu unserer Überraschung von der Mission Dr. Karminskis offiziell bisher noch keine Verständigung erhalten. Wie ich später erfuhr, langte das Verständigungsschreiben vom Ministerium des Äußern in Wien glücklich am Tage vor unserer Abreise von New-York daselbst ein. Dasselbe war mit der übrigen für unsere Vertretungsbehörden in Amerika bestimmten Post nach Fiume gegangen, um von dort mit der Austro-Americana, welche zur kostenlosen Beförderung derselben verpflichtet ist, seinen gewöhnlichen Weg nach New-York zu nehmen. Die Folge davon ist, daß unsere Behörden in Amerika frühestens nach 24 Tagen in den Besitz der heimatlichen Post gelangen; gewiß höchst bedauerlich, wenn man bedenkt, wie schnell sich heute der internationale Verkehr abspielt. Auch ist es infolgedessen nicht zu verwundern, wenn die österreichischen Vertretungsbehörden stets mit ihren offiziellen Informationen hinter denjenigen anderer Länder zurückstehen, über die wichtigsten Vorkommnisse nicht orientiert und instruiert sind, ja, wenn Österreich überhaupt überall zu kurz kommt und das Nachsehen hat.

Der Vizekonsul, ein Kroate, teilte mir mit, daß er gegenwärtig der einzige Konzeptsbeamte des Konsulates und daher mit Arbeit sehr überbürdet sei; die Folge hievon konnte ich selbst beobachten, als ich auf einem Tische einen umfangreichen Stoß uneröffneter Briefe liegen sah, den Posteinlauf dreier Tage. Nicht minder überraschend war die Mitteilung, daß das Referat über kommerzielle Angelegenheiten der Kanzleisekretär führe, gleich dem beurlaubten General-Konsul seiner Staatsbürgerschaft nach ebenfalls ein Ungar, der vor einigen Jahren nach Amerika ausgewandert war und hier durch Zeitungsschreiben sein schlechtes Fortkommen fand, bis seine handelspolitischen Talente durch unser Konsulat entdeckt wurden. Derselbe besäße, wie man mir sagte, infolge seines früheren Berufes eine große Anzahl von Verbindungen und Kenntnissen, welche seine

Arbeitskraft für das Konsulat äußerst wertvoll erscheinen ließe. Eigene Wahrnehmungen und Mitteilungen von Kaufleuten in New-York belehrten uns jedoch bald vom Gegenteile.

Glücklicherweise war Dr. Karminski im Besitze einer solchen Anzahl von Empfehlungsschreiben an all die maßgebenden Persönlichkeiten und Banken in Amerika, daß er der Bemühungen unserer Konsulate gerne entsagen konnte. Auf jeden Fall konnte ich den Eindruck gewinnen, daß die Mission Dr. Karminskis unserem Konsulate in New-York nicht sehr genehm war, eine Tatsache, welche mir allerdings auch bei unsern meisten übrigen Vertretungsbehörden nicht entging. Ob der Grund hiefür darin lag, daß die Konsulate in einer solchen Mission einen Übergriff in die ihnen zustehende Tätigkeit der handelspolitischen Berichterstattung und eine unerwünschte Kontrolle ihrer Tätigkeit erblickten, oder ob dies mehr auf einem Gefühle der Abneigung der Konsularbeamten ungarischer Staatsbürgerschaft gegen den im Auftrage des österr. Handelsministeriums reisenden Beamten wurzelte, ändert wenig an der Tatsache selbst. Für die erste Ansicht sprach, daß mir einer unserer Konsuln seine Verwunderung darüber aussprach, daß sich unser Handelsministerium von der Entsendung spezieller handelspolitischer Berichterstatter für unseren Export besondere Vorteile verspräche. Für diese Berichterstattung seien ja ohnehin die ständigen Konsulate vorhanden, welche notwendigerweise viel besser über alle Vorkommnisse orientiert sein müßten, als jemand, der im Fluge um die Welt reise. — Nun wäre dies allerdings in der Theorie sehr richtig, doch muß man eben bei uns in Österreich mit der ganz besonderen Qualität unserer Diplomaten und Konsularbeamten rechnen, insbesondere mit dem Umstande, daß wir Österreicher eigentlich zum größten Teile durch Ungarn vertreten sind, von denen niemand wird behaupten wollen, daß ihnen unsere Interessen besonders warm am Herzen lägen. — Es ist für unsere Reichshälfte nicht genug zu beklagen, daß unsere gemeinsame auswärtige Vertretung zum großen Teile in Händen von Ungarn liegt. Ganz besonders auffallend ist das Übergewicht Ungarns bei unseren Vertretern in der Union, wo mit wenigen Ausnahmen die Leiter aller Konsulate, wie auch der Botschafter und eine große Zahl zugeteilter Beamter Ungarn sind. Nahm ich dies anfangs als bloßen Zufall an, so sollte ich bald eines besseren belehrt werden. Schon der Leiter des Konsulates in New-York hatte mir gesprächsweise mitgeteilt, er sei ganz besonders durch Agenden politischer Natur in Anspruch genommen,

was mir nicht recht einleuchten wollte. Erst im Laufe meiner Reise durch Amerika erhielt ich die nötige Aufklärung; demnach leben in der Union nach Hunderttausenden zählende Auswanderer slavischer Nationalität aus Ungarn, welche ihre vom ungarischen Nationalstaate unterdrückten Stammesgenossen in der Heimat durch reichliche Geldsendungen unterstützten. Dies hintanzuhalten sei die vorzüglichste Aufgabe unserer Vertretungsbehörden in der Union und aus ebendemselben Grunde seien dieselben größtenteils mit Ungarn besetzt.

Doch nicht nur in der Union, auch in Japan konnte ich die Wahrnehmung dieser ganz auffallenden Bevorzugung der ungarischen Beamten und Vertreter machen; auch dort ist sowohl der Gesandte (jetzt Botschafter) als auch der Generalkonsul von Yokohama, unser einziger Konsul in Japan, ein Ungar.

Die Folge hievon ist ein ganz ungebührliches Übergewicht Ungarns gegenüber Österreich im Auslande; es verwunderte mich daher nicht sonderlich, wenn einer der angesehensten Kaufleute New-Yorks, zugleich Präsident des Komitees zur Vorbereitung der Handelsverträge der dortigen Handelskammer, dem Dr. Karminski gegenüber die Meinung äußerte, Österreich wäre ein von Ungarn abhängiger Staat, und als Argument hiefür anführte, wir hätten ja ausschließlich Ungarn als Vertreter, während nur die Clarks (d. h. untergeordnete Hilfsbeamte) Österreicher seien.

Ist es schon an und für sich genug beklagenswert, daß unser Generalkonsulat in New-York, wohl das wichtigste in der Union, nur mit einem Konzeptsbeamten besetzt ist, welcher seine gewiß hervorragende Arbeitskraft noch obendrein politischen Dingen widmen muß, so ist es um so mehr zu bedauern, daß die österreichische Industrie, der österreichische Handel in einem Staate von der wirtschaftspolitischen Wichtigkeit der Union durch Leute vertreten wird, welche ja überall nur die Interessen Ungarns, unseres wirtschaftlichen Konkurrenten, vor Augen haben können.

Und wenn man vollends die Vertretungsverhältnisse anderer Staaten betrachtet, ist es nicht schwer, mit einen der Gründe zu erraten, warum es mit unserem Exporte nicht so recht vorwärts will, warum wir mit anderen Ländern nicht gleichen Schritt halten können. Ich will hier nur anführen, daß dem kaiserl. deutschen Konsulate in New-York nicht weniger als fünf Konzeptsbeamte, drei Handels- und ein Landwirtschaftsattache zugeteilt sind, ja daß sogar Ungarn

in New-York einen ständigen Handelsattaché für ganz Nordamerika unterhält, von dessen Existenz jedoch selbst die österr. Regierung bisher keine Kenntnis hatte.

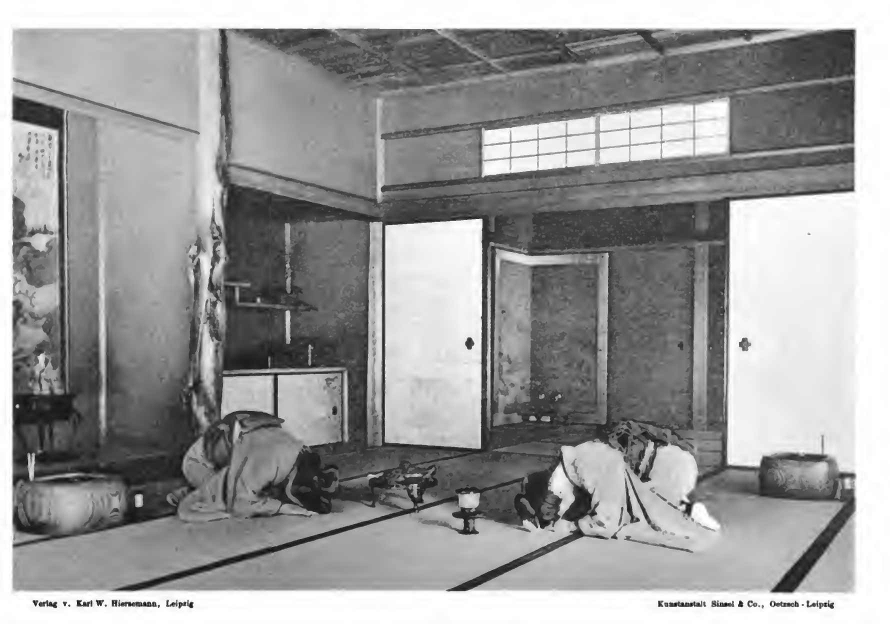
Unser nächster Weg galt der Wallstreet, jener berühmten Straße New-Yorks, in welcher alle die großen Banken und Trust-companies ihren Sitz haben. Dank der guten Empfehlungen ging man auf unsere Wünsche überall gerne ein, und stellte sich uns vollkommen zur Verfügung. Hier gaben uns insbesondere der Vertreter der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd Auskünfte in Schiffahrtsangelegenheiten, vor allem über die damals im Vordergrunde der öffentlichen Erörterung stehende Frage, welchen Einfluß die Eröffnung des Panamakanales auf die Schiffahrt haben würde. Obwohl sich die Amerikaner hievon eine Umwälzung des ganzen Weltverkehres zu ihren Gunsten versprachen, kann ich mich zu dieser Auffassung durchaus nicht bekennen. Was speziell den Handel der Union mit Ostasien, dem indischen Archipel und Australien anbelangt, ist ja nicht zu verkennen, daß sich Amerika diesen Ländern gegenüber in einer besonders günstigen territorialen Lage befindet; doch gibt sich Amerika einer vielleicht unbegründeten Hoffnung hin, wenn es glaubt, daß es nach dem Ausbaue des Kanales mit amerikanischem Gelde in jenen Ländern alle Konkurrenten siegreich aus dem Felde werde schlagen können. Ich halte diese Hoffnung vor allem deshalb für unbegründet, weil noch durchaus nicht erwiesen ist, daß durch die Eröffnung dieser Wasserstraße eine wesentliche Ermäßigung der Frachtsätze für den Export der östlichen amerikanischen Industriezentren nach jenen fernen Gebieten eintreten müsse. Denn infolge der ganz enormen Schwierigkeiten, welche sich diesem Riesenwerke in technischer und sanitärer Beziehung entgegenstellen — mußten doch die Arbeiten schon während des ersten Arbeitsjahres 1905 wegen des Wütens des gelben Fiebers eingestellt werden — werden die Baukosten derartig hohe sein, daß man notgedrungen auch die Kanalgebühren sehr hoch wird feststellen müssen, um die Verzinsung und Amortisation der angelegten Kapitalien zu erzielen. Auf keinen Fall werden die Frachtsätze von den östlichen Staaten, deren Export nach Asien hier hauptsächlich in Betracht kommt, wesentlich unter die jetzigen Sätze für die Landfracht über S. Franzisko oder über Suez herabsinken. Von großer Bedeutung wird hiebei selbstverständlich eine kluge Tarifpolitik der Bahnen der Union sein, welche es durch Herabsetzung der Tarife in der Hand haben, den Verkehr auf dem alten Wege über Land festzuhalten.

Nicht minder fällt für die Rentabilität des Kanals der Umstand ins Gewicht, daß die wirtschaftliche Aufschließung Amerikas ihren Weg von Ost nach West nimmt und sich insbesondere die großen Industriezentren allmählich nach den Zentralstaaten verschieben. Was früher New-York und Pensylvanien war, das wird jetzt langsam Ohio und Illinois. Der Grund liegt einerseits in den besseren natürlichen Bedingungen sowohl für die Industrie als auch für die Landwirtschaft, anderseits in der wirtschaftlichen Erschöpfung der zuerst jener extensiven Ausbeutung unterzogenen Gebiete an der Ostküste. Die Kohlen- und Erzlager sind abgebaut oder erscheinen im Verhältnisse zu den im Westen neu entdeckten nicht mehr abbauwürdig, Grund und Boden gibt nicht mehr jenen mühelosen Ertrag wie früher, man mußte dort schon zur intensiven Wirtschaftsmethode, zur Verwendung von Kunstdünger und geregelter Bearbeitung des Bodens schreiten, um noch mit der Ertragsfähigkeit des jungfräulichen Bodens der Zentralstaaten, dem einst kaum geahnten Ertragsreichtume Dakotas konkurrieren zu können. Eine extensive Wirtschaft ist daher auch nur mehr östlich von Chicago möglich, während man in den alten Staaten schon mit denselben Mitteln wie bei uns in Europa arbeiten muß. Die Folge ist jedoch, daß für Produkte, welche für den Export nach Ostasien bestimmt sind, die Verschiffung in Häfen der atlantischen Küste nur mehr eine Frage der Eisenbahntarife auf den Alimentationslinien zu jenen Häfen ist. Von diesen wird es abhängen, ob die Produzenten nicht lieber ihre Waren an der pazifischen Küste verschiffen. Nur das eine ist so ziemlich sicher, daß der Panamakanal für die Südstaaten von großer Bedeutung sein wird und hier insbesondere für den Export von New-Orleans. Denn schon jetzt bildet den bedeutendsten Exportartikel der Union nach dem fernen Osten die Baumwolle, deren Handel für die ganze Welt in New-Orleans konzentriert ist; dieser Export ist in beständigem Steigen begriffen und wird sich gegenüber dem unbedingten Bedarfe auch durch die Boykottbewegung in China nicht hintanhalten lassen, vielmehr auch in Zukunft für New-Orleans von größter Bedeutung bleiben. Auch durch die ausgezeichnete Lage dieser Stadt am Ausflusse des so weit verzweigten und gut schiffbaren Mississippi dürfte es im selben Maße als Exporthafen für die Zentralstaaten an Bedeutung gewinnnen, als in diesen das Kanalnetz einer zielbewußten Ausgestaltung entgegengeführt wird, was zur Folge hätte, daß der Export von dort über New-Orleans und Panama seinen Weg nimmt.

Nicht zuletzt endlich darf in der ganzen Frage der Stand und die Lage der amerikanischen Handelsflotte überhaupt übersehen werden, welche ja in der Konkurrenz mit den beiden anderen größten seefahrenden Nationen, Deutschland und England, heute noch weniger in Betracht kommt. Als hauptsächliche Ursache hiefür ist wohl der Umstand anzusehen, daß die amerikanischen Werften trotz all der vielen und anerkennenswerten technischen Errungenschaften es noch nicht zustande bringen konnten, mit so geringen Kosten wie England und Deutschland Schiffe zu bauen, ganz abgesehen davon, daß die Konstruktion speziell der deutschen Schiffe unter allen Umständen eine unverhältnismäßig solidere ist. Mit der Höhe der Schiffsbaukosten steht im engen Zusammenhange diejenige der Tarife. Denn höhere Baukosten erfordern größere Summen für Zinsen, minderwertige Konstruktion eine größere Amortisationsquote, und sowohl Zinsen als auch Amortisation kommen wieder in den Tarifen zum Ausdrucke. Mit der Entwicklung einer großen und konkurrenzfähigen amerikanischen Handelsflotte wird es daher wohl noch seine guten Wege haben.

Dennoch halte ich gerade den Bau einer solchen für den einzigen Weg, dem Kanale wenigstens eine indirekte Rentabilität für Amerika zu schaffen; denn eine direkte Rentabilität des Unternehmens erscheint wohl schon jetzt wenigstens für lange Jahre ziemlich ausgeschlossen, wenn man die Höhe der Bau- und Betriebskosten in Betracht zieht. Erstere dürften einschließlich der Zahlungen an die französische Panamagesellschaft und die Republik Panama kaum unter 225000000 Doll. betragen, eine Summe, welche durch Anleihen zu decken sein wird und bei einem 4% Zinsfuße einen Zinsendienst von 9000000 Doll. erfordert. Letztere werden infolge der zu verwendenden Hebewerke ebenfalls sehr bedeutend sein und hinter 4000000 Doll. jährlich wenig zurückbleiben, so daß jährlich insgesamt 13000000 Doll. zu bedecken wären, eine Summe, die eher zu gering, als zu hoch sein dürfte.

Über die Anzahl der jährlich den Kanal passierenden Schiffstonnen sind die Ansichten sehr geteilt und ist man, wie in der Kanalfrage überhaupt, geneigt die Erfahrungen beim Suezkanale heranzuziehen. Dieser wurde im Jahre 1871 von 765 Dampfern mit 761467 Tonnen, im Jahre 1901 dagegen von 3609 Dampfern mit 10823840 Tonnen passiert, brauchte daher volle 30 Jahre um letztere Tonnenzahl zu erreichen; der Grund für diese langsame Verkehrssteigerung lag wohl in der Höhe der Tonnengebühren und erst seit der Herab-



Verlag v. Karl W. Hiersemann, Leipzig

Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Begrüssungszeremonie

setzung derselben beginnt die Frequenz eine größere zu werden. Optimistische Stimmen in Amerika hoffen, daß fünf Jahre nach Vollendung des Panamakanales diesen $7^1/_2$ Millionen Schiffstonnen passieren werden, welche an Kanalgebühren, falls dieselben denjenigen des Suezkanales entsprächen, $12^3/_4$ Millionen Dollars jährlich entrichten würden. Ein höherer Tarif dagegen hätte wohl einen geringeren Ertrag zur Folge, da die Frequenz sich verringern würde.



Abb. 5 Orange Geyser (Yellowstone Park) (zu S. 83)

Der Kanal wird daher auf lange Jahre hinaus wohl nie als direkt gewinnbringendes Unternehmen angesehen und betrieben werden dürfen, sondern als ein nationales Unternehmen der Union, welches bestimmt ist, dem Sternenbanner neue Bahnen, neue Absatzgebiete zu erobern, und in dieser Weise auf indirektem Wege dem amerikanischen Gemeinwesen nicht nur das angelegte Kapital zu verzinsen, sondern auch darüber hinaus den Wettbewerb mit den übrigen Nationen zu erleichtern. Doch hiezu bedarf eben die Union einer eigenen Handelsflotte. Während bisher noch immer die unermeßlichen Pro-

dukte des Bodens und der Industrie Amerikas in englischen und deutschen Schiffen die Welt überfluten, werden die Amerikaner bis zur Vollendung des Kanals darauf bedacht sein müssen, sich von jenen unabhängig zu machen. Die geographische Lage des Panamakanals bringt es mit sich, daß derselbe für die großen Handelsnationen, für England, Frankreich und Deutschland, von geringerer Bedeutung als der Suezkanal sein wird und nur Amerika ein besonderes Interesse an dessen Ausführung besitzt. Es werden daher auch durch denselben die Schiffahrtslinien der erwähnten Nationen nicht besonders von ihren dermaligen Kursen abgelenkt, der Kanal wird vielmehr vorwiegend von Schiffen amerikanischer Nationalität benützt werden und dieser Umstand allein läßt bei dem geringen Anteile der amerikanischen Flagge im Handel zur See einen Vergleich mit dem Ertrage des Suezkanals unangebracht erscheinen. Denn die amerikanische Flagge könnte momentan kaum den zehnten Teil der Betriebskosten des Suezkanals tragen. Gerade zur Zeit unserer Anwesenheit in Amerika wurden die Mittel zur Schaffung einer starken amerikanischen Handelsmarine lebhaft diskutiert und, wie uns der Vertreter der Hamburg-Amerika Linie in New-York mitteilte, sollte der Kongreß sich sofort nach seinem Zusammentritte im August 1905 mit der Frage der Schiffahrtsubventionierung befassen. Die amerikanische Schiffahrt sollte entweder durch direkte Subventionierung gefördert, oder es sollten fremde Flaggen durch Belastung mit höheren Tonnengebühren beim Anlaufen amerikanischer Häfen gegenüber der eigenen Flagge ungünstiger gestellt, oder endlich sollte durch Differenzialzölle auf Waren von Schiffen eines anderen als des Ursprungslandes der eigenen Flagge ein Vorteil zugedacht werden. Da man im Falle differenzieller Tonnengebühren einen Protest der fremden Mächte fürchten zu müssen glaube, wolle man die Parität pro forma in der Weise aufrecht erhalten, daß zwar alle Flaggen beim Anlaufen gleiche Gebühren zahlen, die amerikanische jedoch beim Auslaufen eine bestimmte Quote derselben restituiert erhalte. —

Doch nun wieder zurück nach New-York. Unser Aufenthalt in Amerika hatte nur den Zweck, für die weiteren Reisen in Japan und China die nötigen Informationen und Empfehlungen zu erlangen, und wir hatten beabsichtigt nur vier Wochen daselbst zuzubringen. Infolgedessen mußten wir auf vieles Verzicht leisten, was man eigentlich gesehen haben muß, wenn man in Amerika war. Die Vormittage wurden zu Besuchen verwendet, die öfters

durch Besichtigung von großen Etablissements oder Anstalten unterbrochen wurden. Vor allem hatten für uns die modernen Einrichtungen für den geschäftlichen Verkehr besonderes Interesse, die wie auch die meisten Banken in der nächsten Nähe des Broadway oder der Broadstreet lagen. Hier hatten wir ferner Gelegenheit alle die maßgebenden Personen der New-Yorker haute finance persönlich kennen zu lernen, so die Chefs der Bankhäuser Ladenburg, Thalmann und Comp., Hallgarten & Comp., Belmont & Comp. und viele Andere. Unser besonderes Interesse erregte am Broadway eine kleine Privatbörse von Henrik Cleves & Comp. Originell, wie diese bei uns überhaupt vom Gesetze verpönte Institution, ist auch die innere Einrichtung des Lokales, in welchem dieselbe untergebracht ist, nicht minder wie die Besucher desselben und deren Benehmen. An den Wänden des nicht besonders geräumigen, mit wild durcheinander schreienden Leuten jeden Alters dicht gefüllten Raumes fielen uns vor allem die automatischen Telegraphenapparate auf. Durch dieselben wurde jede Minute auf sich beständig fortbewegenden Papierstreifen die Kurse der wichtigsten Papiere der verschiedenen großen Börsen Amerikas und Europas, ferner auch andere wichtige Nachrichten verzeichnet. Dieselbe Einrichtung findet sich in New-York in allen von Geschäftsleuten besuchten Restaurants und läßt uns unsere Rückständigkeit in Europa wieder einmal kennen lernen. Werden doch der Wiener Börse nur alle halbe Stunden die offiziellen Kursnotierungen vom Telegraphen-Korrespondenzbureau mitgeteilt. — Durch das Bankhaus Ladenburg erhielten wir eine Einführung in die Stock exchange, die Effektenbörse. Wie in Amerika überhaupt ist auch diese vornehmste aller Börsen eine rein private Korporation, deren Mitglieder nur physische Personen sein können. Die Zahl derselben ist auf 1100 beschränkt und die Erwerbung der Mitgliedschaft ist überdies an die Entrichtung eines Eintrittsgeldes gebunden, dessen Höhe jeweilig verschieden ist und von der Bewertung der durch die Angehörigkeit an diese Korporation gewährten Vorteile, insbesondere des Rechtes des ausschließlichen Zutrittes zum Börsensaale abhängt. Dieses Eintrittsgeld ist im stetigen Steigen begriffen und betrug für das zuletzt aufgenommene Mitglied 80000 Dollar. Außerdem hat jedes Mitglied jährlich 200 Dollar zu bezahlen. Der Bewerber muß weiter Bürger der Vereinigten Staaten und mindestens 21 Jahre alt sein, ferner die Zustimmung einer Aufnahmskommission für sich haben. Die Leitung der Börse liegt in Händen des Präsidenten, der einen jährlichen Gehalt von

6000 Dollar bezieht, ferner des Schatzmeisters und eines 40gliederigen Komitees. An der New-Yorker Börse gibt es nur Kassageschäfte, deren Erfüllung entweder am folgenden oder doch einige Tage danach zu erfolgen hat. Dennoch sind auch hier Spekulationsgeschäfte möglich und zulässig, jedoch nur in Verbindung mit anderen Geschäften. Ein Clearinghouse sorgt für die Abwicklung aller Geschäfte durch Kompensation. Die gesamte Aufsicht während des Börsenverkehres wie auch die Kursermittlung erfolgt durch Angestellte der Börsekorporation ohne Intervention einer staatlichen Autorität in der Weise, daß jedes im Börsensaale abgeschlossene Geschäft bei einem Beamten anzumelden ist, worauf der in demselben erzielte Preis auf einer für das betreffende Wertpapier bestimmten Stelle an einer im Saal angebrachten Tafel ersichtlich gemacht und zugleich durch die oben beschriebenen automatischen Telegraphen den interessierten Stellen mitgeteilt wird.

Die Höhe der in den Clearinghäusern vorgenommenen Bankabrechnungen gibt das beste Bild von dem Umfange des Handelsverkehres eines Ortes und die Bedeutung New-Yorks als Handelsplatz wird klar, wenn man weiß, daß von dem 143000 Millionen Dollars betragenden Clearingverkehre in den wichtigsten 94 Städten der Union im Jahre 1905 auf das Clearinghaus von New-York allein ungefähr 94000 Millionen Dollars entfielen; an zweiter Stelle folgt dann Chicago mit 10000 Millionen, während auf alle anderen 92 Städte zusammen nur 39 Millionen kommen.

Einer unserer nächsten Besuche brachte uns zu August Belmont, dem Chef der Firma Belmont & Comp., eines der größten und hervorragendsten Bankhäuser der Union, welches insbesonder den Bau der New-Yorker Subway finanziell zustande brachte und sich hiedurch einen solchen Einfluß auf alle anderen New-Yorker Straßenbahnen, die Elevated und Horsecar, sicherte, daß alle New-Yorker Verkehrsmittel durch dieses Bankhaus nahezu monopolisiert sind. Außerdem wird durch diese Bank aber auch noch eine große Zahl andere Bahnen der Union „kontrolliert“. Der Chef der Firma, August Belmont, empfing uns selbst in liebenswürdigster Weise und kam unserem Ersuchen um Bewilligung zur Besichtigung der Subway in bereitwilligster Weise nach. Dieses großartigste und neueste der New-Yorker Verkehrsmittel, welches die Stadt in einer Länge von 34 km durchzieht, wurde in den Jahren 1900—1904 mit einem Kostenaufwande von bisher 35 Millionen Dollars erbaut und ist nach dem Süden bis zur Wallstreet fertiggestellt. Im Laufe des Jahres 1905

sollte noch die Strecke bis Battery Park vollendet werden, während der Anschluß nach Brooklyn erst mit der Vollendung des den East River unterfahrenden Tunnels hergestellt sein wird. Die Trace der Bahn führt von Süden nach Norden von Battery Park zunächst unterhalb des Broadway, weiter unterhalb einer östlichen Nebenstraße desselben, dann unter der 4. Avenue zur Grand Central Station, ferner unter der 42. street wieder zum Broadway zurück und unter demselben bis zur 104. street, wo sich die Bahn in zwei Linien teilt, deren eine nach Kingsbridge, die andere nach dem Bronxparke und zoologischen Garten führt. Die Strecke von Battery Park bis zur 104. street ist viergeleisig. Das äußere Geleisepaar dient dem Lokalverkehre und die an denselben befindlichen Stationen sind ungefähr einen halben Kilometer voneinander entfernt. Die Züge benötigen bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 22 km in der Stunde zur Zurücklegung der Strecke von Wallstreet bis zur 104. street ungefähr eine halbe Stunde. Die Stationen für die auf dem inneren Geleisepaare verkehrenden Schnellzüge liegen ungefähr $2^1/_2$ Kilometer voneinander entfernt. Die hier verkehrenden Züge durcheilen mit einer Geschwindigkeit von 50 km die Strecke bis zur 104. street in einer Viertelstunde. Die Strecken über die 104. street hinaus sind nur zweigeleisig. Bei der City Hall und dem Battery Park befindet sich je eine Kehrschleife mit einem Radius von 30 m. Die Schienen der Bahn liegen sieben Meter unter dem Straßenniveau; der Druck des Erdreichs auf die Seitenwände, wie die Last der Straße wird durch Gerüste aus Stahlwerk getragen, welche in Abständen von zwei Metern auf den Seiten errichtet sind, und durch Verkleidung mit weißen und blauen Majolikaziegeln dem ganzen Tunnel ein freundliches Äußere geben; in der Mitte der Geleise wird die Decke außerdem durch genietete Säulen abgestützt. Die Luft in dem langen Tunnel ist jedoch leider trotz des elektrischen Betriebes nicht die beste, so daß gerade während der heißen Sommertage unserer Anwesenheit täglich in den Zeitungen erregte Berichte über die mangelhafte Ventilation zu lesen waren. Die Züge bestehen aus bis 10 vierachsigen Wagen, deren jeder mit zwei Motoren versehen ist. Diese sind direkt mit den Achsen gekuppelt. Der Strom wird den Motoren durch eine dritte Schiene zugeleitet. Während die Expreßzüge mit Raumdistanz fahren, halten die Lokalzüge Zeitdistanz ein. Die Waggons sind äußerst bequem und geräumig und führen, wie in Amerika ja überall, natürlich nur eine Wagenklasse. Große an den Endseiten angebrachte Schiebetüren, die für

je zwei Waggons von einem auf der Plattform zwischen denselben stehenden Zugsbegleiter in jeder Station durch eine kurze Handbewegung geöffnet und geschlossen werden, gestatten ein viel schnelleres Entleeren und Füllen der Waggons, als dies bei unseren kleinen Waggontüren möglich ist. Auch ist das Aussteigen nur bei der vorderen, das Einsteigen nur bei der rückwärtigen Tür jedes Waggons gestattet. Die Abwicklung des Verkehrs geht trotz der Größe desselben in der glattesten Weise vor sich. Ohne durch unzählige Polizeivorschriften und Kontrollmaßregeln, wie sie bei uns immer mehr überhand nehmen, bevormundet und beschränkt zu sein, wirft jeder Passagier beim Passieren des am Eingange zu den Perrons angebrachten Tourniquets die aus einem Papierstücke gleich unseren Tramwaykarten bestehende und um den Einheitspreis von fünf Cents gelöste Fahrkarte in einen großen gläsernen Kasten, chopper box genannt, welcher von einem Bahnbediensteten beaufsichtigt wird; und ohne weitere Kontrolle während der Fahrt oder beim Verlassen des Zuges kann er nun bis zu jeder beliebigen Station der Subway fahren. Zur Illustration der Frequenz teilte uns August Belmont während unseres Besuches mit, daß am 6. Juni 375000 Menschen befördert worden seien. Natürlich ist auch der finanzielle Erfolg des Unternehmens ein entsprechender. Schon bei der im Jänner 1904 erfolgten Eröffnung der ersten Teilstrecke hatten die Aktien des Unternehmens einen Kurs von 120% und bei unserer Anwesenheit in Amerika, also nach $1^1/_2$ Betriebsjahren standen sie auf 240%.

Die Besichtigung begannen wir unter Führung eines Wiener Ingenieurs mit einem Gange durch den in Bau befindlichen Teil des Tunnels zwischen Station Wallstreet und Battery. Von ganz besonderem Interesse war insbesondere die Besichtigung des im Bau begriffenen Tunnels unterhalb des East River. Diesen Teil der Bahnstrecke erreichten wir vom Battery Parke mittels eines Aufzuges. Der submarine Tunnel wird von Brooklyn und New-York aus gleichzeitig vorgetrieben und die Arbeit war damals auf jeder Seite 400 Meter weit gediehen. Die Bohrarbeiten in dem Felsen werden in Caissons mit zwei Atmosphären Überdruck ausgeführt. Die Anlage der Tunnels ist in zwei 7 m voneinander entfernt liegenden Parallelstollen erfolgt, deren jeder durch riesige Eisen- und Zementringe gegen den Druck der Erd- und Wassermassen geschützt ist. Hier blieb uns auch eine kleine Aufregung nicht erspart. Als wir uns gerade in einiger Entfernung des Caisson befanden, entstand an dem-

selben ein ohrenbetäubendes, zischendes Geräusch, welches auf uns Laien natürlich den Eindruck eines Luft- oder Wasseraustrittes machte. Der Umstand, daß auch die uns begleitenden Ingenieure, die doch jedenfalls mit all den Geräuschen hinlänglich vertraut sein mußten, eine gewisse Unruhe nicht verbergen konnten, nicht minder auch, daß man uns vor Betreten des Tunnels einen Revers zur Unterfertigung vorlegte, demzufolge wir im Fall unserer Verunglückung im Tunnel für uns und unsere Angehörigen auf die Geltendmachung einer Entschädigung gegen das Unternehmen Verzicht leisten mußten, trug keineswegs zu unserer Beruhigung bei. Wir zogen es daher vor, diesen unheimlichen Aufenthalt möglichst schnell wieder zu verlassen.

Ebenso interessant war die Besichtigung der die Subway mit Licht und Kraft versehenden Zentralkraftstation bei der Columbusavenue. Dieselbe ist wohl eine der größten ihrer Art, ist in einem riesigen Eisenkonstruktionsgebäude (700 : 150 Fuß) untergebracht und besteht aus neun nebeneinander stehenden Zwillingsdampfmaschinen, deren ein Zylinder horizontal, der andere vertikal gestellt ist. Diese Maschinen, deren jede 8000 ind. Pferdekräfte besitzt, werden von 72 Kesseln gespeist. Die Fundierung des ganzen Baues ist eine so gute, daß trotz des Ganges aller Maschinen bei einer Tourenzahl von 72 Umdrehungen in der Minute in den Kellerräumen, in welchen die Akkumulatorenbatterien untergebracht sind, nicht die geringste Erschütterung zu spüren war. Die Bedienung der Kessel, wie auch die Entfernung der Asche geschieht vollkommen automatisch durch eine sich beständig fortbewegende Ebene. Zur Aufstellung und Demontierung der Maschinen dienen vier Schiebekrane, darunter zwei für je 35000 kg und zwei für je 70000 kg Maximalbelastung. Versuchsweise wurden gerade zwei Dampfturbinen à 600 HP. aufgestellt. In einem Nebenraume ist eine ziemlich umfangreiche Ölreinigungsanlage untergebracht, welche sich nach Aussage des Betriebsingenieurs sehr bewähren soll.

Der oben erwähnten Stock exchange ebenbürtig zur Seite steht die Produktenbörse. Dieses im modernen Renaissancestile errichtete Gebäude hat 3,2 Millionen Dollars gekostet. Die Mitgliedschaft dieser Korporation wird mit 5000 Dollars bezahlt. In dem riesigen Hauptsaale werden die großen Spekulationsgeschäfte in Baumwolle und Getreide geschlossen.

Während der nächsten Tage besuchten wir die Handelskammer, die älteste aller dermalen bestehenden, welche schon im Jahre 1770

inkorporiert wurde und eine hervorragende Bibliothek handelspolitischer Werke besitzt, ferner das Clearinghouse, das Schatzamt, weiter das auch im unteren Teile der Stadt gelegene Aquarium, endlich die Trinity church, jenes alte Wahrzeichen New-Yorks, das jetzt leider zu einem Zwerge neben den riesenhaften Himmelskratzern geworden ist.

Die Abende benützten wir um in Gesellschaft von Bekannten New-Yorks elegante Speiselokale, so Delmonico, Rectors, Waldorf Astoria, Astor-House u. a., ferner die Theater kennen zu lernen. Leider war infolge der sehr vorgerückten Jahreszeit die Gesellschaft schon lange nicht mehr in New-York und daher sowohl die eleganten Restaurants nur von wenigen interessanten Gästen besucht, als auch die großen Theater überhaupt geschlossen, so daß wir hauptsächlich auf Variétés angewiesen waren. Unter anderem sahen wir im Hippodrome, dem größten Theater New-Yorks mit einem Fassungsraume für 5000 Personen, ein Zauberfest am Mars und eine Seeschlacht, beides durch kolossales Menschenaufgebot und sensationelle Effekte ganz einzig in seiner Art. Recht gut inszeniert waren auch die Produktionen in Hammersteins Paradies Roof Theater, ferner im Lyrik Theater die Oper „Fantana“ und im Herald Square Theater die Operette „Rolleking girl“, deren Libretto sowohl als auch deren Text eine bei dem mangelhaften Schutze des fremden Urheberrechtes in Amerika allerdings nicht zu verwundernde Ähnlichkeit mit unseren neuesten Wiener Operetten aufwies.

Äußerst interessant war auch eine Rundfahrt im Hafen von New-York. Hier hatten wir erst recht Gelegenheit, in das kolossale Handelsgetriebe einen Einblick zu gewinnen: der innere, durch die sog. Narrows von dem äußeren getrennte Hafen wird durch die Insel Manhattan in zwei Arme, den Hudson und den East River geteilt und hat an der Küste von Manhattan allein eine Wasserfront von nicht weniger als 48 km, die beinahe in ihrer ganzen Länge für Seeschiffe benützbar ist; auf der anderen Seite des East River ist Brooklyn, jenseits des $1^1/_2$ km breiten Hudson-River Hoboken gelegen. Hier befinden sich die Piers der beiden großen deutschen Schiffahrtslinien. Über den East-River führt die Brooklyn-Brücke, eine der imposantesten Hängebrücken der Welt. Dieselbe hat eine Länge von 1826 m und wurde mit einem Kostenaufwande von 15 Millionen Dollars als erste Verbindung New-Yorks mit Brooklyn erbaut. Außer derselben führen heute noch drei weitere Brücken über den East River, die teils schon vollendet sind, teils in kurzer

Zeit dem Verkehre übergeben werden dürften. Geradezu beängstigend dagegen ist das Getriebe auf dem derzeit noch von keiner festen Brücke überspannten Hudson River, über welchen nur Fährboote den ganzen Verkehr mit Hoboken vermitteln. Aus Hunderten



Abb. 6 Golden Gate (Yellowstone Park) (zu S. 84)

von Pfeifen und Sirenen ertönen unablässig die Signale der Schiffe und nur mit dem Aufgebot der größten Aufmerksamkeit ist es den Steuerleuten möglich, sich einen Weg durch die ungezählten Boote und Schiffe zu bahnen. Bald schwimmt langsam majestätisch ein imposanter Schiffsriese unter den munteren Klängen der Schiffskapelle dem Ozeane zu, bald kreuzt eines jener sonderbar gebauten

Ferryboote, welche den riesigen Binnenverkehr vermitteln, unseren Kurs und wir müssen stoppen, bald wieder schießt pfeilschnell eine der kleinen Schaluppen der Hafenpolizei auf uns zu; so geht es hin und her zwischen unzähligen Jachten und Seglern. Im Rahmen der beiden Ufer mit ihren himmelragenden Skyscrapers, den dampfenden Schloten der vielen Fabriken und Werftanlagen, den zahlreichen Docks, den riesigen Getreideelevators und den Bahnhofhallen (Depots) bietet der Hafen New-Yorks ein wohl auf der Welt einzig dastehendes Bild pulsierenden Lebens und geschäftlichen Treibens. Unsere Fahrt führte uns auch in nächster Nähe an der auf einer kleinen Insel im Hafen stehenden Freiheitsstatue, einem Geschenke der französischen Nation an die Union anläßlich des 100. Geburtstages derselben, vorüber. Dieselbe stellt eine weibliche Figur dar, welche in der Rechten eine hocherhobene Fackel trägt, und erreicht mit dem Granitsockel eine Höhe von 306 Fuß über dem Wasserspiegel; die Kosten der in Kupfer getriebenen Statue allein beliefen sich auf ungefähr 1 Million Franken, diejenigen des Unterbaues auf 250000 Dollars. Vom Kopfe der Figur, zu welchem im Innern Treppen hinaufführen, gewinnt man die beste Aussicht auf New-York und seine Umgebung. Nachts ist die Fackel durch eine Bogenlampe beleuchtet. — Auf der weiteren Fahrt hatten wir auch Gelegenheit heimatlichen Boden zu betreten, und zwar den Bord eines Schiffes unserer Schiffahrtslinie Austro-Americana. Leider war das bischen, was wir hier von unserem Vaterlande sahen, wieder einmal nichts weniger als imponierend, ja ich kann sagen, auf meiner ganzen Reise um die Welt, selbst auf chinesischen und japanischen Schiffen keinen derartigen Schmutz, keine derartig primitiven Einrichtungen für Zwischendeckpassagiere gesehen zu haben, wie gerade hier. Kein Wunder, wenn, wie man uns erzählte, gerade den Schiffen dieser österr. Linie die größten Schwierigkeiten von den überaus genauen und strengen amerikanischen Einwanderungs- und Seesanitätsbehörden gemacht werden, kein Wunder, wenn es wiederholt vorgekommen ist, daß diese Schiffe ihr Auslaufen aus New-York nur aus dem Grunde verschieben mußten, weil sich kein Schiffsarzt für dieselben auftreiben ließ. Diesen Verhältnissen entsprach wohl auch die Persönlichkeit des Schiffsarztes, welchen wir auf diesem Schiffe kennen zu lernen das Vergnügen hatten. Wehe dem armen Patienten, welcher auf hoher See diesem Jünger Äskulaps preisgegeben ist!

Nach Besichtigung einiger Docks und Lagerhäuser kehrten wir wieder in die City zurück.

Das so stark pulsierende Leben, das beständige Hasten und Treiben bei Tag und Nacht haben in Verbindung mit einem gewissen, dem Amerikaner angeborenen oder anerzogenen Religiositätssinne eine uns langsamer lebenden Europäern noch nicht so sehr zu eigen gewordene fast völlige Ruhe jedes öffentlichen und vielfach auch Privâtlebens am Sonntage zur Folge. Während im Laufe der Woche vom frühen Morgen bis in die späte Nacht und auch während derselben ohne Unterschied alles dem Erwerbe und ausschließlich diesem nachjagt, tritt schon Samstag mit dem Mittagsschlage ein vollkommener Wechsel ein. Bis auf einige, den wichtigsten Bedürfnissen des täglichen Lebens dienende Geschäfte wird alles geschlossen, alles eilt und strebt hinaus aus der Stadt, an die Küste und in die nahen Wälder, wo der Sonntag verbracht wird. Und nicht früher als bis Montag früh, in der Regel sogar erst mittags werden die Comptoirs wieder dem Geschäfte geöffnet. So sehr billigenswert und angenehm dies für die Geschäftsleute selbst ist, von eben solchen Unannehmlichkeiten kann dies unter Umständen für mit den Landessitten noch nicht vertraute Fremde sein; auch ich mußte kurz vor meiner Abreise von Amerika diese unangenehme Seite noch in Vaucouver kennen lernen, wo ich Samstag spät abends ankam. Ich hatte mir in New-York nur gerade soviel Bargeld mitgenommen, als ich für die Überlandsreise durch Amerika zu benötigen glaubte, und hatte während derselben auch meine Auslagen derart bemessen, daß ich bei meiner Ankunft in Vaucouver tatsächlich leere Taschen hatte. Der folgende Tag war ein Sonntag, der nächste, an welchem unser Schiff, die „Empress of China“, jedoch schon auslaufen sollte, ein Montag, an welchem, wie man mir versicherte, die Geschäfte erst mittags geöffnet würden. Nun war guter Rat teuer, wie neues Geld zu beheben. Zum Glücke hatte der Canadian-Pacific-Imperial-Express, welcher die englische Post für Ostasien über Montreal bringt, wieder einmal eine mehrstündige Verspätung, so daß sich unsere Abreise bis zum Abende verzögerte und ich noch das Geld am Nachmittag beheben konnte. —

Nachdem, wie erwähnt, Sonntags alles Geschäftsleben ruht, benützte ich diese Tage, um mir die Stadt selbst anzusehen. Meine Wanderung führte mich zunächst in den an unser Hotel anstoßenden, äußerst malerisch angelegten Central Park, den „Prater“ New-Yorks, der sich in der Mitte der Insel Manhattan, zwischen der 59. und 110. street in einer Länge von 4 km und einer Größe von 340 ha ausdehnt und für dessen Anlage bisher gegen 20 Millionen Dollars

aufgewendet wurden. Der Park stellt inmitten des kolossalen Häusermeeres ein Reservoir dar, aus welchem die Millionenstadt mit reiner Luft und gutem Trinkwasser gespeist wird; denn abgesehen davon, daß dieser der Verbauung entzogene Raum mit den schönsten Parkanlagen, den herrlichsten Baumgruppen und großen Rasenflächen bedeckt ist, die uns auf Augenblicke dem Getriebe der Großstadt zu entrücken scheinen, befinden sich hier auch in zweckvoller Verbindung des Angenehmen mit dem Nützlichen die 57 ha großen sog. Croton-Reservoirs, jene Sammelbecken mit einem Fassungsraum von $4^1/_2$ Millionen m^3, in welchen das dem 64 km entfernten Quellengebiete des Croton-Baches in der Grafschaft Westchester entnommene Trinkwasser für New-York angesammelt wird. Der Park ist von zahlreichen Fahrstraßen und Gehwegen durchzogen und im Frühling und Herbste gibt sich hier zwischen 4 und 7 Uhr nachmittags die elegante Welt New-Yorks zu Pferde oder in eleganten Equipagen Rendezvous. Infolge der schon sehr heißen Jahreszeit — die Zeitungen berichteten täglich über Hunderte von Hitzschlägen und konstatierten auch während unserer Anwesenheit den heißesten Tag des Jahres in New-York — wie auch wegen des Sonntages gehörte das Publikum im Parke schon nicht mehr den besten Gesellschaftskreisen an und nur ausnahmsweise schien sich eine elegante Equipage hieher verirrt zu haben; dagegen waren Automobile sehr stark vertreten und es bot einen ganz ungewohnten Eindruck, nicht nur auf Automobilen und Voiturets, sondern auch auf Gigs und kleinen Kutschierwägen Frauen ganz allein sitzen und dieselben lenken zu sehen. Bei uns müßte jede Dame mindestens einen Groom oder Chauffeur neben oder hinter sich haben; ganz anders drüben im Lande der sog. individuellen Freiheit. Dies hängt eben mit der sozialen Stellung der Frau in Amerika überhaupt zusammen, die dort im Vergleiche zu jener des Mannes eine in jeder Beziehung bevorzugte ist und von mit den Verhältnissen des Landes nicht Vertrauten anfangs oft recht merkwürdig gefunden wird.

Außer zahlreichen Monumenten und anderen kleinen Baulichkeiten erhebt sich ungefähr in der Mitte des Parkes auch das Metropolitan-Museum of arts, von dessen sehr wertvollem und reichem Inhalte ich ganz besonders die modernen Gemälde, ferner die Sammlung zyprischer Ausgrabungen, endlich einen etruskischen Streitwagen aus dem Jahre 800 v. Chr. (gefunden bei Monteleone di Spoleto in Umbrien) hervorhebe, wie ich einen solchen so gut und vollständig erhalten noch in keinem andern Museum gesehen habe.

In nächster Nähe des Central-Parkes im Westen steht das vorläufig nur zum Teile in rohem Granite aufgeführte American-Museum of natural history. Auch dieses birgt in systematischer Ordnung sehr reichhaltige Sammlungen aus allen drei Naturreichen. Hier fielen mir vor allem die Mineralien- und Edelsteinsammlungen auf. Unter ersteren befanden sich Exemplare von Kristallgruppen, die wohl, was Größe und Pracht anbelangt, nirgends ihres gleichen finden. Die Edelsteinsammlung speziell ist Eigentum J. P. Morgans und hat allein einen Wert von zwei Millionen Dollar. Hier fand ich auch eine Erinnerung an die Heimat, nämlich einen Chrysoberyl aus Marschendorf bei Zöptau, sonderbarerweise aber mit dem weiteren Beisatze „Bohemia", was allerdings bei dem etwas beschränkten geographischen Horizonte der Amerikaner, der meist nur soweit reicht, als das Sternenbanner weht, nicht zu verwundern ist. Endlich will ich noch das Skelett eines erst kürzlich gefundenen Juramastodons erwähnen, das als größtes und zugleich am besten erhaltenes Knochengerüste eines prähistorischen Tieres überhaupt gilt.

Ein anderer Spaziergang führte mich durch den längs des Ufers des Hudson von der 72. bis zur 129. street hinziehenden Riversidepark, von wo sich auf den belebten Fluß, die zahlreichen am Ufer liegenden Boots- und Klubhäuser ein hübscher Ausblick bietet. In der Nähe des nördlichen Endes des Parks sieht man den mächtigen Bau der Columbia-Universität, der bedeutendsten amerikanischen Hochschule, und weiter im Norden, im Parke selbst, steht das Grabmal des General Grant, ein mächtiges Mausoleum aus weißem Granite. Nicht weit von hier befindet sich auch das Clarmont House, von wo aus George Washington 1776 die Schlacht bei Harlem leitete, jetzt ein fashionables Restaurant.

Nicht unerwähnt will ich schließlich die bekanntesten Skyscrapers lassen, an welchen ich im Laufe meines Aufenthaltes in New-York wiederholt vorüberkam; so insbesondere die Paläste der großen Zeitungen Times und World, das 30 Stockwerke hohe Park Row building mit 950 Bureaus, weiter auf dreieckiger Grundfläche das 20 Stockwerke zählende Flat-iron building.

Eine bei uns auch erst im Beginne ihrer Entwicklung stehende Einrichtung Amerikas sind die Warenhäuser. Während es deren in Paris schon seit Jahrzehnten, in Berlin seit einigen Jahren und zwar sogar ziemlich bedeutende gibt, sind wir in Österreich hiermit noch sehr zurück. In Amerika jedoch ist diese Art der Organisation des Detailhandels beinahe schon zur regelmäßigen geworden

und die ganze Wirtschaftsorganisation hat sich dieser Institution so angeschmiegt, daß der Amerikaner diese Warenhäuser kaum mehr entbehren könnte. Die Gründung derselben ist allerdings nur in großen Verkehrszentren vorteilhaft und findet daher auch nur in diesen statt, in kleineren Orten, wie überhaupt dort, wo kein regelmäßiger und ständiger Bedarf besteht, werden sich derartige Verkaufsorganisationen nie behaupten.

Wohl eines der bedeutendsten dieser Warenhäuser ist das von J. Wanamaker, zu welchem ein direkter Zugang von der Station Astor-Place der Subway führt. Dasselbe zählt gegen 6000 Angestellte. Nicht minder hervorragend sind die Warenhäuser der Firmen Siegel, Cooper & Co., Steward in New-York, ferner von Marshall, Field & Co. in Chicago, welch letzteres wohl überhaupt das größte seiner Art ist und gegen 8000 Angestellte beschäftigt. —

Inzwischen hatte sich die Lage in Ostasien nach der Schlacht in der Tsushimastraße geklärt und auf Vermittlung Kaiser Wilhelms II. und des Präsidenten Roosevelt berieten die Diplomaten in Washington bereits eifrig über die Modalitäten für die einzuberufende Friedenskonferenz. Alles deutete auf ein baldiges Ende dieses so langwierigen und entsetzlich grausamen Krieges.

Obwohl mit all dem, was wir auf unser Programm für New-York gesetzt hatten, noch lange nicht fertig, ließen wir uns doch durch die guten Aussichten, welche sich für die Mission meines Reisegenossen bei einer möglichst baldigen Anwesenheit in Japan boten, bestimmen, dasselbe abzukürzen und uns für unsere weitere Reise überhaupt endlich für eine bestimmte Route zu entscheiden. Anfangs hatten wir die Absicht, von New-York zunächst eine Tour über Boston nach Montreal und von dort über Niagara nach New-York zurück zu unternehmen. Hieran sollte sich ein Besuch der Pensylvanischen Industriestädte, von Pittsburg, Philadelphia, Baltimore und Washington schließen, endlich wollten wir die Überlandreise nach Chicago antreten und von dort entweder die nördliche Route über Sault S. Marie, Duluth, den Yellowstone-Nationalpark nach Seattle und Vancouver oder die südliche über S. Louis, Denver, Salt Lake City nach S. Francisco nehmen. Während für die Route nach S. Francisco und weiter über Hawaii nach Japan vor allem die landschaftlichen Momente, die uns noch unbekannten Wunder der Tropen, der Sierra Nevada und der südlichen Rockies sprachen, ließ es uns doch die große Hitze in New-York, unter der wir schon ziemlich zu leiden hatten, geraten erscheinen, den nördlichen Weg über Van-

couver zu wählen; zudem waren die in den nächsten Wochen von S. Francisco, wie auch von Seattle und Portland abgehenden Dampfer bereits ganz komplett, so daß wir auf einer dieser Linien überhaupt nur mehr nach Mitte Juli, also in der heißesten Zeit, Plätze bekommen hätten. Dies wie auch der Umstand, daß die Fahrt über Vancouver mit den Schiffen der Kanadischen Pazific-Bahn, die, wie man uns an maßgebender Stelle sagte, was Schnelligkeit und Sicherheit anbelangt, allen andern transpazifischen Linien weit voraus sei, nur 13 Tage, diejenige über S. Francisco und Hawaii dagegen 17 bis 18 Tage dauert, ließ uns bei unserer so gemessenen Zeit die nördlichste Route wählen und wir belegten sofort für die am 3. Juli in Vancouver abgehende „Empress of China" Plätze.

III. NACH BOSTON, MONTREAL UND DEN NIAGARAFÄLLEN.

Nun galt es aber auch unser weiteres Reiseprogramm für Amerika nach dieser kurzen Frist einzurichten. Sowohl mein Reisegenosse als auch ich selbst wollten nicht in Amerika gewesen sein, ohne den Niagara und Montreal gesehen zu haben. Wir beschlossen daher, nach diesen Orten einen viertägigen Ausflug zu machen. Während jedoch Dr. Karminski hierauf nach Washington, den pensylvanischen Städten und von dort direkt über Kanada nach Vancouver reisen wollte, lag mir besonders daran, den Yellowstone-park und die Staaten Oregon und Washington wenigstens flüchtig kennen zu lernen.

Zur Fahrt nach Boston benützten wir den Seeweg, und zwar die sog. Fall-River-Line. Von den nach Boston verkehrenden Linien ist es ganz besonders diese, deren Dampfer sich durch besondere Eleganz und Größe auszeichnen; unser Schiff, die „Puritan", ist eines der größten, wurde im Jahre 1889 eigens für diese Linie gebaut und besitzt ein Deplacement von 7000 Tonnen, für einen Fluß- und Küstendampfer gewiß eine ganz beträchtliche Größe. Die Einrichtung des Schiffes, dessen Kojen in drei Stockwerken übereinander angebracht sind, gleicht der eines schwimmenden Hotelpalastes; währenddem sich in der ganzen, hinter der Balanciermaschine gelegenen rück-

wärtigen Schiffshälfte ein durch alle drei Stockwerke reichender luxuriös ausgestatteter und äußerst luftiger Speisesaal befindet, um welchen die von den Gallerien zugänglichen, wohl etwas weniger luftigen Innenkojen gelegen sind, ist im vorderen Teile des Schiffes für Buffet und Bar gesorgt. — Hier machten wir zum ersten Male mit dem bunt zusammengewürfelten amerikanischen Reisepublikum jeden Standes und jeder Rasse Bekanntschaft und lernten zuerst Vor- und Nachteile der berühmten Gleichberechtigung kennen. Während nämlich zu den meisten von den Weißen besuchten Hotels und Restaurants im Osten der Union Farbige keinen Zutritt haben, wird auf den dem öffentlichen Verkehr dienenden Anstalten jede Rasse gleich behandelt, so daß es ganz gut möglich ist, daß man mit einem Farbigen Koje oder Coupé teilen muß. So unbegreiflich mir, bevor ich nach Amerika kam, der Hass der Weißen gegen ihre schwarzen Mitmenschen erschien, so sehr war ich allerdings in kurzer Zeit davon überzeugt, wie begründet derselbe sei. Und ich kann wohl sagen, von all den vielen Rassen, die ich auf meiner weiten Reise kennen zu lernen Gelegenheit hatte, ist unstreitig die der amerikanischen Neger die unsympathischste, ja ich kann wohl unwidersprochen behaupten, daß diese Leute auch nicht eine gute oder angenehme Seite an sich haben. Leider ist das Ende der für Amerika so überaus wichtigen Negerfrage nicht abzusehen, und während die in jeder Beziehung höher stehende amerikanische Urbevölkerung, die Indianer, ohne viel Zutun der weißen Eroberer allmählich von selbst dem Aussterben entgegengeht, ist bei den Negern gerade das Gegenteil der Fall. Dieselben vermehren sich, obwohl sie durch Einwanderung keinen Zuzug erhalten, und trotz der großen Sterblichkeit in sehr beträchtlichem Maße. Was die soziale Lage der Neger anbelangt, so ist die große Mehrzahl derselben wohl allerdings trotz der im Jahre 1864 erfolgten Aufhebung der Sklaverei heute de facto noch in einem von dieser kaum zu unterscheidenden Abhängigkeitsverhältnisse. Auch nach dem wohl mehr aus ökonomischen als aus Gründen der Humanität geführten Befreiungskriege zwischen den Nord- und Südstaaten blieben die meisten Neger bei ihren bisherigen Herren, um als freie, nunmehr in Geld entlohnte Arbeiter ein Leben voll harter Arbeit fortzusetzen. Doch auch dort, wo denselben die Möglichkeit geboten war, die ihnen von der Gesetzgebung gebotenen Rechte zu benützen, zeigte sich mit wenigen Ausnahmen ihre Unfähigkeit hiezu. Überhaupt scheint der vollkommene Mangel einer jeden geistigen Betätigung dieser Rasse noch



Verlag v. Karl W. Hiersemann, Leipzig   Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Musme

eine Folge der jede Geistesbewegung im Keime erstickenden Sklaverei zu sein, in welcher die Voreltern der jetzigen Generation gehalten wurden. Allein auch im Süden, wo es eine ganze Anzahl von Staaten mit farbiger Mehrheit gibt, wußte man dieselbe politisch durch geschickte Wahlbeschränkungen niederzuhalten; wie lange noch, ist allerdings eine große Frage. —

Unter dergleichen Betrachtungen wurden die Ketten gelöst, die „Puritan“ setzt sich langsam zwischen den unzähligen Schiffen hindurch in Bewegung und bald biegen wir um die Battery herum unter der Brooklyn-Brücke in den East-River ein, indes all die riesigen Gebäude von den Strahlen der sinkenden Sonne wie in ein Feuermeer getaucht erscheinen. Bald senkt sich die Nacht herab und während wir durch den mit vielen Badeorten umkränzten Long-Island-Sund fahren, taucht nur mehr hie und da ein Schifferzeichen aus der Finsternis auf.

Der schöne Sonnenuntergang ließ nicht im Entferntesten vermuten, welch unangenehme Nacht uns diesmal bevorstand. Noch als ich um $^1/_2$11 Uhr mein Bett aufsuchte, war sternenklarer Himmel und ich war daher sehr verwundert, um $^1/_2$12 Uhr plötzlich durch wiederholtes Ertönen der Dampfpfeife aus dem Schlafe geweckt zu werden. Anfangs glaubte ich, es wären dies nur Zeichen, um einem anderen Schiffe auszuweichen. Als die markerschütternden Signale jedoch immer stärker und häufiger wurden und an ein Schlafen nicht zu denken war, kleidete ich mich wieder an und begab mich an Bord, wo ich zu meiner nicht geringen Überraschung einen Nebel vorfand, der den Ausblick auf eine Entfernung von auch nur zwei Metern vollkommen behinderte. Die Situation war um so unheimlicher, als diese Schiffahrtslinie einen äußerst regen Verkehr zu verzeichnen hat und der Meeresarm hier zwischen den vielen Inseln sehr schmal ist. Wie mir ein Schiffsoffizier zur angenehmen Beruhigung mitteilte, seien gerade an dieser Stelle so dichte Nebel etwas Alltägliches und Schiffszusammenstöße nichts besonderes. Die Situation wurde von Minute zu Minute unheimlicher und sämtliche verfügbare Schiffsmannschaft wurde aufgeboten, um Ausschau zu halten. Doch war hiemit nicht viel geholfen; das Schiff mußte seinen Kurs allein nach den von allen Seiten ertönenden Sirenen der andern Schiffe richten. Plötzlich ein Stoppen der Maschine, während im Nebel auf eine Entfernung von höchstens vier Metern der dunkle Rumpf eines großen Passagierdampfers an unserem Bug vorübergleitet. Alle Herzen standen wohl im Momente still. — Kaum konn-

ten wir wieder unsere Sprache finden, als das Phänomen auch schon in der Finsternis untergetaucht war, uns so recht die Gefahren der See vor Augen führend. Diesmal waren sie glücklich überstanden, doch wer konnte wissen, was uns auf unseren langen Seefahrten noch alles bevorstand!

Ebenso schnell, als er gekommen, war der Nebel um 3 Uhr nachts wieder verschwunden und um 5 Uhr morgens lief die „Puritan“ im herrlichsten Sonnenscheine in Fall River ein. Die aufblühende Stadt verdankt ihre Bedeutung dem gleichnamigen Flusse, der auf einer Strecke von 1 km um 42 m fällt und die Baumwollspinnereien und Webereien mit Kraft versorgt. Von hier brachte uns ein Expreßzug in einer Stunde nach Boston, der Hauptstadt des Staates Massachusetts. Die Stadt liegt ähnlich wie New-York auf einer Halbinsel im untersten Winkel der Massachusetts-Bay und ist mit über 600000 Einwohnern nach der Statistik des Jahres 1905 nächst New-York die bedeutendste Hafen- und Industriestadt der Union. Während diese Stelle im Jahre 1904 noch New-Orleans einnahm, ist dieses im Jahre 1905 erst an dritter Stelle zu finden und auch diese scheint ihm schon Galveston streitig machen zu wollen.

Die Einfuhr Bostons betrug im Jahre 1905 annähernd 105 Millionen Dollars, gegen 86263648 Dollars im Jahre 1904, die Ausfuhr annähernd 91 Millionen Dollars gegen 87866423 im Jahre vorher, die Zahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe im Jahre 1905 2904 gegen 2688 im Jahre 1904 mit 4980410 Tonnen Gehalt gegenüber 4800868 Tonnen im Jahre vorher.

Der direkte Handel Bostons mit Österreich-Ungarn ist unbedeutend.

Aber auch in historischer Beziehung ist es eine der interessantesten Städte der Vereinigten Staaten. Der äußere Eindruck, den Boston auf uns machte, war allerdings wohl infolge der tropischen Temperatur und der kurzen Zeit, welche wir hier weilten, kein besonders günstiger. Schon das Bahnhofgebäude, ein älterer, zwar sehr umfangreicher aber nicht sonderlich moderner Bau, war ziemlich schmutzig und ließ uns die auf unseren Bahnhöfen in Deutschland herrschende große Ordnung und Reinlichkeit schmerzlich vermissen. Doch von den Eisenbahnen will ich später sprechen, denn dieselben sind wohl eines eigenen Kapitels würdig. — Ein nicht minder unreinliches Aussehen haben die Hauptstraßen, was allerdings durch den Bau der neuen Untergrundbahn halbwegs entschuldigt

werden mußte. Diese Untergrundbahn wurde ganz nach dem Systeme der New-Yorker ausgeführt und soll in nächster Zeit in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe übergeben werden.

Nach einem Breakfast im Hotel Touraine, dem fashionabelsten Hotel Bostons, dessen Inneres im Stil des Schlosses von Blois ausgestattet ist, war unser erster Gang zu unserem Konsulate, welches in Abwesenheit des Honorar-Konsuls von dem Agenten der Hamburg-Amerika Linie geführt wurde, der als Vertreter einer deutschen Firma natürlicherweise an uns weiter kein Interesse hatte und uns auf unsere Frage nach vom volkswirtschaftlichen und handelspolitischen Standpunkte sehenswerten Dingen die uns wenig überraschende Antwort erteilte, es gäbe eigentlich hier nichts Besonderes, doch könnten wir immerhin, nachdem wir schon einmal hier seien, eine flüchtige Rundfahrt durch die Hauptstraßen machen. Der Gute scheint wohl keine Ahnung gehabt zu haben, daß amerikanische Städte äußerlich in der Regel wie ein Ei dem anderen ähneln. Wir waren also dank der Liebenswürdigkeit unserer Vertreter auf uns selbst angewiesen und besichtigten vormittags die Hafenanlagen; nach dem Lunch benützten wir einen sog. „Seeing Boston observation car" zu einer Rundfahrt durch die Stadt, über welche wir einen besonders schönen Ausblick von dem auf einem Hügel zum Andenken an die Schlacht am Bunker Hill (1775) errichteten Bunker-Hill-Denkmal, einem 67 m hohen Granitobelisk, genossen. Äußerst interessant ist das alte Judenviertel, welches mit seinen engen und gewundenen Gassen den Eindruck einer europäischen Stadt macht; die sich uns hier bietenden Straßenszenen sind uns nichts Neues und erinnerten vielfach an Galizien.

Noch am Abende desselben Tages traten wir mit der Boston und Maine R. R. die Fahrt nach Montreal an. Die Hitze war am Abende ins Unerträgliche gestiegen und ließ uns, obwohl wir einem Stateroom belegt hatten, zum ersten Male die Unannehmlichkeiten der amerikanischen Sleepingcars kosten. Doch hievon später. Ohne auch nur ein Auge während der ganzen Nacht zuzumachen, langten wir zeitig morgens des anderen Tages an der kanadischen Grenze und gegen 8 Uhr in Montreal an. Schon seit Tagesgrauen hatten wir an der Vegetation der von unserem Expreß durcheilten Gegend einen bedeutenden Unterschied von der Gegend bei New-York bemerken können. Die Vegetation war merklich zurückgeblieben, und während in New-York schon die Kirschen zu reifen begannen, waren sie hier gerade in vollster Blüte und das Getreide stand kaum einen

Fuß hoch. Dennoch soll dasselbe, wie man uns allenthalben versicherte, sowohl infolge der gleichmäßig feuchten Wärme in den an der Atlantischen Küste gelegenen Gegenden Kanadas, als infolge der ganz hervorragenden Beschaffenheit des Bodens bis zum Auguste reifen.

Kanada ist heute noch vor allem ein Agrikulturland und verdankt ebenso wie auch die Vereinigten Staaten seinen Wohlstand ganz besonders seiner Landwirtschaft, welche den Lebenserwerb ungefähr der Hälfte seiner Bevölkerung ausmacht und in den letzten Jahren ganz bedeutende Fortschritte zu verzeichnen hat.

Abgesehen von der steten Verbesserung der Wirtschaftsmethoden, der Einführung moderner Großbetriebe in allen Zweigen der Landwirtschaft hat insbesondere die Erschießung des Landes, die Heranziehung neuer, äußerst fruchtbarer Gebiete im Nordwesten des Landes zu der ganz bedeutenden Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion und zur Hebung des Nationalwohlstandes beigetragen. Infolge des Ausbaues neuer Eisenbahnlinien wurden bisher noch unerschlossene Gebiete der Urbarmachung zugeführt und wurde eine Verwertung der dort gewonnenen Produkte ermöglicht. So wurde in Manitoba allein während des Jahres 1905 um faßt 100000 und in Saskatchewan sogar um 200000 Acres mehr mit Weizen bestellt als im Jahre vorher.

Die Kanadische Regierung läßt sich die Förderung der Einwanderung behufs Besiedelung dieser neuerschlossenen und nach ihren klimatischen Verhältnissen dem europäischen Auswanderer ganz besonders zusagenden Gebiete sehr angelegen sein. Die Einwanderungsstatistik während der letzten fünf Jahre stellt sich folgendermaßen dar:

	zusammen	aus Großbritannien	vom europäischen Kontinent	aus den Ver. St. v. Nord-Amerika
1901	49 146	11 810	19 352	17 987
1902	67 379	17 259	23 732	26 388
1903	128 364	41 792	37 099	49 473
1904	130 330	50 374	34 785	45 171
1905	146 266	65 359	37 255	43 652

Von den Einwanderern vom europäischen Kontinente kamen im Jahre 1905 11 079 aus Österreich-Ungarn, darunter 7671 aus Galizien und 1578 aus der Bukowina.

Das Ziel der Auswanderer sind jetzt ganz besonders die beiden

im Nordwesten des Landes gelegenen neugeschaffenen Provinzen Saskatchewan und Alberta, ferner aber auch Manitoba, wo ihnen entweder von der Regierung freie Heimstätten zugewiesen werden oder wo sie von den durch Landschenkungen subventionierten Eisenbahnen und der Hudsonbay-Company kaufweise Land erwerben. Im Jahre 1905 wurden an Auswanderer aus Österreich-Ungarn 1931 freie Heimstätten übertragen.

Was den Außenhandel Kanadas anbelangt, betrug im Fiskaljahre 1905 die Einfuhr 266 Millionen Dollars gegen 259 Millionen Dollars 1904 und die Ausfuhr 203 Millionen Dollars gegen 213 Millionen Dollars 1904.

An dem Gesamtaußenhandel Kanadas partizipierte Großbritannien und die Vereinigten Staaten im Jahre 1905 allein mit 86%, während die Ausfuhr Österreich-Ungarns nach Kanada 3,5 Millionen Kronen, die Einfuhr von Kanada nach Österreich-Ungarn gar nur 3440 Kronen ausmachte. Nach der kanadischen Statistik ist die Ausfuhr Kanadas nach Österreich-Ungarn von 1101 Dollars im Jahre 1901 auf 688 Dollars im Jahre 1905 gefallen, dagegen die Einfuhr aus Österreich-Ungarn von 289387 Dollars im Jahre 1901 auf 699459 Dollars im Jahre 1905 gestiegen.

Der Hafen von Montreal selbst hatte im Jahre 1905 einen Verkehr von 786 Dampfern mit 1918002 Tonnen Gehalt, was gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung von 42 Dampfern mit 68095 Tonnen Gehalt bedeutet.

Kurz vor Montreal überschritten wir auf einer mächtigen Stahlbrücke den Lorenzostrom, der in reißenden Strudeln unter uns die Fluten der fünf großen Seen dem Meere zuführt; wegen der starken Strömung können denselben nur wenige Schiffe über Montreal stromaufwärts befahren und der Strom ist daher hier nicht sehr belebt. Unweit der Eisenbahnbrücke wird er von einer zweiten mächtigen Brücke, der im Jahre 1900 vollendeten Viktoria-Jubiläumsbrücke überspannt, die für Fuß- und Wagenverkehr an Stelle der alten hölzernen ebenfalls aus Stahl hergestellt wurde.

Wenn man in Montreal das Coupé verläßt, glaubt man plötzlich in einem anderen Weltteil zu weilen, so wenig amerikanisch scheint alles zu sein; über Nacht glauben wir in eine alte französische Stadt versetzt worden zu sein, nichts mehr von all dem typisch Amerikanischen; die Leute scheinen uns langsamer zu gehen, langsamer zu denken, die Verkehrsmittel scheinen uns langsamer zu fahren und ein zwar etwas entstelltes, aber immerhin verständliches Franzö-

sisch ist unserem seit längerer Zeit nur an das nicht sonderlich euphonische Amerikanisch-Englisch gewöhntem Ohr eine angenehme Abwechslung. Und nun spüren wir auch sofort den gewaltigen Unterschied in der Temperatur, nun können wir wieder nach den Hundstagen von New-York einige Tage leichter atmen. In unserem Konsul Dor. Freysleben, einem Prager, lernten wir einen äußerst charmanten und über die wirtschaftlichen Verhältnisse Kanadas sehr gut informierten Mann kennen, der auch im dortigen Konsularkorps eine hervorragende Rolle spielt. Die Bevölkerung Montreals ist ziemlich exklusiv nach Nationalitäten geschieden, wobei 60% Franzosen 40% Anglo-Amerikanern gegenüberstehen. Die französische Gesellschaft gilt im allgemeinen als die weniger gute. Den Lunch nahmen wir auf Einladung des Dor. Freysleben im St. James Club, dem vornehmsten Klub Kanadas; derselbe zählt 600 Mitglieder, welche nebst einer Eintrittsgebühr von 280 Dollars einen jährlichen Beitrag von 90 Dollars zu entrichten haben. Wie uns unser Konsul erzählte, sind von der Entrichtung dieser selbst für amerikanische Verhältnisse hohen Mitgliedsbeiträge auch die Mitglieder des Konsularkorps nicht befreit, was seinen Grund in den Personalverhältnissen der Konsulate der Union hat. Diese werden nämlich von dem jeweiligen Präsidenten mit solchen Leuten besetzt, welche ihm bei seiner Wahl als Parteimänner oder Wahlagitatoren gute Dienste geleistet haben. Daß es daher bei derartigen Besetzungen nicht auf Integrität des Charakters ankommt, wird bei dem Umstande, daß in der Union eben allein das Geld allmächtig ist, nicht Wunder nehmen dürfen. Die Folge davon ist, daß die Konsuln anderer Staaten, welchen derartige Eigenschaften fremd sind, oft den Verkehr mit ihren amerikanischen Kollegen nur meiden können; während anderwärts die Konsularbeamten privilegierte Mitglieder der Klubs sind, die sowohl der Eintrittsgebühren, als auch der Ballotage enthoben sind, wurde hier beides mit Rücksicht auf die Persönlichkeit der amerikanischen Konsuln eingeführt.

Den Nachmittag benützten wir zu einem Ausfluge nach dem nahen Berg „Mount Royal", der bei schönem Wetter eine herrliche Aussicht auf die ganze Stadt und die Mündung des Lorenzostromes bieten soll. Leider war ein so dichter Nebel eingefallen, daß wir kaum die an der Berglehne sich bis zum Gipfel heranziehenden schönen Anlagen sehen konnten und von einer Fernsicht gar keine Rede war. Nach einem Spaziergange über die schöne Viktoriabrücke nahmen wir in dem hübschen Junggesellenheime unseres Konsuls

ein reichliches Diner, welches uns infolge der heimatlichen Zubereitung ganz besonders mundete. Um 10 Uhr abends traten wir mit der Kanadian-Pacific-R. R. über Kingston-Toronto-Hamilton die Reise nach Niagara an, wo wir um $^1/_2$11 Uhr vormittags des nächten Tages, eines Sonntags, ankamen. Die Strecke zwischen Toronto und Niagara ist einer der fruchtbarsten Landstriche Kanadas. Meilenweit sind zu beiden Seiten der Bahn die schönsten Obstplantagen zu sehen und zwischen denselben wird weniger Feld als vielmehr Gartenwirtschaft betrieben. Hier werden die Gartenfrüchte, das Obst und Gemüse für den riesigen Konsum der großen Bevölkerungszentren des Ostens gebaut und teils im frischen Zustande in ganzen Zugsladungen dahin transportiert, teils an Ort und Stelle in großen Fabriken zu Konserven verarbeitet. Ein nicht unbedeutender Teil endlich, insbesondere von Äpfeln findet über Montreal seinen Weg nach Europa und längs des Wasserweges der Elbe sogar bis nach Österreich, um hier unserer einheimischen Obstzucht eine schwere Konkurrenz zu machen. Leider muß es gesagt sein, daß die Qualität des Kanadischen Obstes diejenige unserer Sorten weit überragt. Mag vielleicht zum Teil das feuchtwarme Meeresklima hieran Schuld tragen, so kann doch andrerseits nicht geleugnet werden, daß beim größten Teile unserer Obstzüchter diese Kultur nur nebenbei, neben dem sonstigen Ackerbau betrieben wird und daß unsere Landwirte vielfach der Ansicht sind, das Obst könne ohne weitere Mühe und Arbeit einfach mit Gottes Hilfe wachsen. Von jener mühe-, aber auch erträgnisreichen Obstzucht, welche in Kanada als Hauptkultur betrieben wird, haben unsere Landwirte aber vielfach noch keine Ahnung.

Unsre Ankunft bei den Niagarafällen erfolgte auf der amerikanischen Seite. Nach einem Lunch im Katarakt-Hotel besichtigten wir nachmittags die nicht weit entfernt gelegenen Fälle, wohl das großartigste Schaustück Amerikas. Die so oft geschilderten und bekannten Niagarafälle bilden den Abfluß des Erie- zum Ontariosee und werden durch eine kleine Insel, Groat-Island, in zwei Teile, den amerikanischen und den kanadischen oder Hufeisenfall (Horseshoe-fall), geteilt, deren ersterer 330 m, letzterer 950 m breit ist, während beide ungefähr 45 m hoch sind und die sich durchschnittlich in der Minute über die Fälle ergießenden Wassermassen auf 425000 m^3 geschätzt werden.

Schon von weitem verraten sich die Fälle durch immer lauter werdendes Tosen und den aus der Tiefe steigenden Wasserdunst. Der Rundgang beginnt gewöhnlich mit der Besichtigung des Prospekt

Parkes beim amerikan. Falle, von wo man einen prächtigen Überblick über den ganzen Strom und das kanadische Ufer desselben gewinnt. Von hier führt eine Straße über die Green-Insel nach Goat-Island mit einigen schönen Aussichtspunkten über beide Fälle und die ober-



Abb. 7 Der Yellowstone Cañon (zu S. 90)

halb derselben gelegenen Stromschnellen. Über die imposante Upper-Steal-Arch-Bridge, die an Stelle der berühmten Hängebrücke im Jahre 1898 errichtet wurde, gelangt man auf die kanadische Seite der Fälle, auf welcher sich, ebenso wie auf der amerikanischen Seite, ebenfalls schöne Parkanlagen, der Queen Viktoria-Niagara-Falls Park, hinziehen. Beim sog. Table Rock erreicht die Großartigkeit des

Ausblickes ihren Höhepunkt, von hier bietet sich das ganze Naturschauspiel in seiner vollen Mächtigkeit mit überwältigendem Eindrucke dem Zuschauer dar. Hier befindet sich auch ein Schacht, in welchem man mittels eines Aufzuges zum Fuße des Falles gelangt, um weiter in einem Stollen unter dem Falle hindurch eine mehrere hundert Meter lange Strecke zu gehen. Wir konnten uns hier allerdings eines gewissen unheimlichen Gefühles nicht erwehren, wenn wir daran dachten, daß die Wassermassen, deren gefährliche Nähe uns das betäubende Tosen verriet, beständig am Aushöhlen des Felsgrundes arbeiteten und den Stollen bald erreichen werden.

Doch mit der imponierenden Wirkung dieses Naturwunders wird es auch bald vorüber sein, und wer die Fälle noch in ihrer alten Schönheit sehen will, muß sich wohl beeilen. Denn allenthalben sieht man entweder schon bestehende oder im Baue begriffene große Fabriksetablissements, überall werden Leitungen für Wasser und Elektrizität eingerichtet, um die Kräfte des ersteren nutzbar zu machen. So sehr dies allerdings vom volkswirtschaftlichen Standpunkte von Bedeutung ist, so sehr ist es anderseits im Interesse der Erhaltung der Natur in ihrer Ursprünglichkeit zu bedauern. Wohl beeinträchtigt die Wasserentnahme für die derzeit mit ungefähr 600 000 Pferdekräften arbeitenden elektrischen Kraftgewinnungsanlagen die Mächtigkeit der Fälle nicht merklich, doch bilden immerhin die längs der beiden Ufer entstehenden Industriebauten keineswegs eine Verzierung der Landschaft. Von den sechs Elektrizität abgebenden Gesellschaften arbeitete jede mit 75—150 000 Pferdekräften und binnen kurzer Zeit wird die Zahl derselben wieder um eine vermehrt werden.

IV. NACH CHICAGO UND DEN ROCKY MOUNTAINS.

Noch am selben Abend traten wir die Rückreise über Buffalo und Syrakuse nach New-York an, wo wir am 19. Juni wieder ankamen. Nach unserem Programme mußten wir am 2. Juli in Vancouver eintreffen, hatten daher diesmal in New-York nur mehr so viel Zeit, die notwendigsten Reisevorbereitungen zu treffen. Und während Dr. Karminski schon am selben Tage nach Philadelphia

reiste, um nachher noch Pittsburg und Chicago zu besuchen, trat ich selbst erst am nächsten Tage die Reise nach dem Yellowstone-Parke an. Unsern bisherigen Reisebegleiter, einen Prager, der seit vier Jahren in New-York lebte, uns jedoch infolge seiner allzu amerikanischen Gewohnheiten nicht nur nichts genützt, sondern vielfach Anlaß zu Unannehmlichkeiten gegeben hatte, hatten wir auf mein Zureden verabschiedet. Ich muß hier einfügen, daß meine Kenntnisse der englischen Sprache, als ich Europa verließ, höchst mangelhafte waren. Daher überlief mich oft ein nicht geringes Angstgefühl, wenn ich an das Fortkommen in der Fremde ohne Kenntnis der Landessprache dachte. Doch während der Überfahrt und auch in New-York war die Sache nicht so arg und ich kam mit meinen Kenntnissen noch so ziemlich fort. Allerdings kostete es mich nicht geringe Mühe, den auch für Engländer oft unverständlichen Dialekt der Neger und Hotelboys zu verstehen. Doch erst jetzt, als ich ganz allein auf mich angewiesen war, hieß es, sich zusammennehmen. Und ich kann sagen, daß ich in der kurzen Zeit der Reise bis Vancouver, auf welcher ich ausschließlich englisch zu sprechen genötigt war, einsehen lernte, wie schnell man sich eine Sprache aneignet, wenn man auf dieselbe ausschließlich angewiesen ist. Obwohl oft in großer Verlegenheit, gelang es mir mit Hilfe eines Miniatur-Diktionärs mich überall durchzuschlagen, und als ich auf der Rückkehr von meiner Reise in Triest anlangte, sprach ich Englisch wie meine eigene Muttersprache. Zur Reise nach Chicago benützte ich die New-York-Central-Railroad, deren um $^{3}/_{4}$9 Uhr morgens abgehender Zug einer der schnellsten der Union ist und ungefähr 70 Meilen in der Stunde zurücklegt. Anfangs eilen wir längs des Hudson-River, dann durch bewaldetes Hügelland; langsam aber wird die Landschaft flacher, und nun geht es mit wenig Fahrtunterbrechungen vorüber an den zahlreichen Industriezentren des Staates New-York bis Niagara. Als die Nacht hereinbrach, befanden wir uns schon wieder auf kanadischem Boden, und als wir am nächsten Morgen im Zuge erwachen, verraten schon dicke Dunstwolken die Nähe des Michigansees. Weiter geht es durch meilenweite Obstkulturen voll der herrlichsten Früchte, bis gegen 9 Uhr morgens immer dichter werdende Rauchwolken und unzählige Essen und Schlote die Nähe Chicagos verkünden. Noch bevor wir in dem keineswegs der Bedeutung Chicagos entsprechenden, ziemlich beengten und unpraktischen Bahnhof Illinois-Central-Depot einfahren, erscheint ein Transfer Agent, dem wir gegen einen Scheck unser Ge-

päck zur Beförderung ins Hotel Auditorium übergeben, wohin uns selbst der Hotel-Omnibus bringt. Dieses Hotel ist eines der bekanntesten in der Union und besteht aus einem älteren und einem neueren (Auditorium annex), mit dem ersteren durch einen mit weißem Marmor verkleideten Tunnel verbundenem Hause, welche beide äußerst luxuriös ausgestattet sind und aus den höher gelegenen Zimmern einen prächtigen Ausblick auf den Michigansee bieten. Im übrigen jedoch macht das alte Haus mit seinen Holztreppen und -Böden, den Feuerstiegen im Innern einen höchst feuergefährlichen Eindruck, der durch die überaus auffällig angebrachten Hydranten und zahlreichen Schläuche noch erhöht wird. Auf unserem in der La Sallestreet gelegenen Konsulate wurde ich durch den amtführenden Vizekonsul äußerst liebenswürdig aufgenommen und erhielt von demselben einen Konsulatsbeamten zur Begleitung, mit welchem ich das weltberühmte Warenhaus Marshall, Field & Co., ferner einige andere interessante Gebäude und Skyscrapers besichtigte. Den Lunch nahm ich mit dem deutschen Konsul Dor. Wewer, einem alten Bekannten vom „Blücher“, im Chicago Club, dem fashionabelsten Klub Chicagos, dessen sehr weitläufige Räume sich in einem der kolossalen Häuser am Ufer des Michigansees befinden, auf welchen man durch die großen Fenster des Speisesaales eine prächtige Aussicht genießt. Um die Sehenswürdigkeiten Chicagos, welche allerdings nicht sehr zahlreich sind, möglichst rasch zu besichtigen benützte ich ein Automobil der sog. Seeing Chicago Societe.

Wohl das Sehenswerteste in Chicago sind die Schlacht- und Viehhöfe (Stock-Yards), die gerade jetzt, da ich diese Zeilen schreibe, infolge der sensationellen Enthüllungen im Vordergrunde des Interesses stehen. Dieselben stehen in jeder Beziehung einzig da, und die Teilung und Geschwindigkeit der Arbeit ist im höchsten Grade bewundernswert. Ich will zur Illustration hier nur einige Zahlen anführen. Der Viehhof, welcher ein Areal von 200 ha umfaßt, kann 75000 Stück Rindvieh, 300000 Stück Schweine, 40000 Schafe und 50000 Pferde zu gleicher Zeit aufnehmen. Der Auftrieb des Jahres 1905 betrug 16963000 Stück im Werte von 302 Millionen Dollars gegen 15376000 Stück im Werte von 271 Millionen Dollars im Jahre 1904. In den Versandhäusern sind 25000 Personen beschäftigt und der jährliche Wert der Produkte beträgt gegen 350 Millionen Dollars. Das Fleisch wird teils im rohen Zustande und eingefroren versandt und verkauft, teils für Konserven verarbeitet; desgleichen werden alle Abfälle zu Nebenprodukten wie Margarine, Kunstdünger, Leim,

Hornknöpfe verarbeitet. So interessant der Besuch dieser Produktionsstätten ist, so sehr ist nervenschwachen Personen hievon abzuraten.

Chicago zeichnet sich vor den meisten übrigen Städten der Union von gleicher Größe dadurch aus, daß dessen Straßenleben womöglich noch geschäftiger und eiliger als in New-York, daß es aber dagegen auch bei weitem schmutziger als jenes ist. Eine nicht hoch genug zu schätzende Wohltat bilden daher für die erholungsbedürftigen Bewohner, abgesehen von dem See — der allerdings infolge seiner im Sommer ganz enorm hohen Temperatur keine rechte Erquickung zu bieten vermag — die längs desselben sich meilenweit hinziehenden Parkanlagen. Ich benützte den Abend zu einem Spaziergange durch den Lincoln-Park im Norden der Stadt, in welchem sich nebst dem bekannten Lincoln-Standbilde und einigen anderen Denkmälern ausgedehnte Gewächs- und Palmenhäuser befinden. Das Lincoln-Denkmal stellt den berühmten Staatsmann in Lebensgröße auf einem Postamente stehend dar, welches von einer halbkreisförmigen Ballustrade aus Sandstein umgeben ist. Die beiden Enden derselben sind durch große in Kupfer getriebene Kugeln abgeschlossen, auf welchen je eine seiner berühmten Reden eingeschrieben ist.

Längs des ganzen Parkes wurden die Seeufer, um dieselben vor der Wegspülung zu schützen, mit einem Aufwande von vielen Millionen mit Beton belegt und mit breiten vom Wasser stufenförmig aufsteigenden Steinterassen versehen.

Infolge meiner beschränkten Zeit, konnte ich zu meinem großen Bedauern die Pullmann-Werke nicht besichtigen und mußte schon am nächsten Tage morgens Chicago verlassen.

Ein Expreß der Chicago-Milwaukee S. Paul R. R. brachte mich in rasendem Tempo in zwei Stunden nach Milwaukee, der größten Stadt im Staate Wisconsin. Dasselbe zählte 1903 gegen 312000 Einwohner, von denen mehr als drei Viertel Deutsche sind und nimmt insbesondere wegen seiner großen Bierproduktion eine hervorragende Rolle ein. Es werden hier jährlich über drei Millionen Barrels Bier im Werte von 15 Millionen Dollars erzeugt, welches in der ganzen Union seinen Absatz findet. Die bedeutendsten Brauereien sind im Besitze von Deutschen und es erzeugt z. B. diejenige von Friedrich Pabst und Josef Schlitz je über 1600000 hl jährlich.

Während des kurzen Aufenthaltes meines Zuges erfuhr ich hier aus den Zeitungen, welch großer Gefahr ich entgangen war. Ich hatte anfänglich die Absicht von New-York am Abend des 20.

Juni mit einem Expreßzuge der New-York Central R. R. nach Chicago zu reisen, welcher an diesem Tage seine erste fahrplanmäßige Fahrt machen und die ganze Strecke in 18 Stunden zurücklegen sollte, gab aber später diese Absicht auf und entschloß mich den Morgenzug zu nehmen. Wie ich nun aus den Zeitungen erfuhr, war dieser Zug in der Nacht bei Portland entgleist, wobei 20 Personen verbrannten. Obwohl hievon momentan alle Zeitungen seitenlange Berichte brachten, und die Aufmerksamkeit der ganzen Öffentlichkeit auf die auf Kosten der Sicherheit gehende Schnelligkeitskonkurrenz der amerikanischen Bahnen gerichtet war, in einigen Tagen spricht hier niemand mehr davon und eine neue Sensation löst die alte ab.

Von Milwaukee an führt die Bahn ununterbrochen durch hoch kultivierte Gegenden; längs der ganzen Strecke bis St. Paul sind allenthalben Gehöfte zu sehen und auf den Feldern wird überall mit Dampfpflügen gearbeitet. Die Landwirtschaft wird hier überhaupt nur als Großbetrieb geführt. Aus der unübersehbaren Ebene ragen hie und da, gleich kleinen Vulkanen, Erdpyramiden auf, die, aus festerem Gestein bestehend, der errodierenden Tätigkeit des Wassers Stand gehalten haben und nun die ehemalige Höhe des Bodens noch erkennen lassen. Erst gegen Abend neigt sich langsam die Bahntrace zum Tale des Mississippi, den wir bei La Crosse auf einer mächtigen 500 m langen Brücke überschreiten. Durch tagelange Regengüsse ist derselbe hoch angeschwollen und erscheint infolgedessen noch mächtiger. Auf der weiteren Fahrt bis St. Paul waren durch das Hochwasser zahlreiche Eisenbahnbrücken fortgerissen und Dämme weggeschwemmt worden, so daß wir wiederholt längere Zeit halten und über Notbrücken fahren mußten. Das enge Tal bot im Glanze der Abendsonne, mit den vielen über die Ufer getretenen Wassermassen, den oft bis zur Krone im Wasser stehenden Bäumen und den saftig grünen Wiesen, einen herrlichen Anblick, ganz anders als man sich den Mississippi bei uns in Europa nach den Beschreibungen von Cooper usw. vorzustellen gewohnt ist. Nichts ist hier mehr von Rothäuten und Skalpjägern, nichts von Urwäldern, wilden Tieren und Wigwams zu sehen, friedlich wohnen weiße Leute in ihren festen Gebäuden und bebauen ihre Felder nicht anders als wir in Europa. — Nun geht es am rechten Ufer des Mississippi stromaufwärts durch schöne Wälder, vorüber an zahlreichen hübschen Farmen und kleinen Orten. Bei Lake-City verbreitert sich der Strom und gleicht nun einem kleinen See, um bald wieder ein enges Defilé zu durchbrechen. Erst nach 10 Uhr

am Abend erreichen wir mit starker Verspätung S. Paul, wo wir unsern Zug verlassen, um den Pacific-Expreß der Northern Pacific R. R. zu besteigen.

Die Northern Pacific R. R. vermittelt den größten Teil des Verkehres vom Osten nach den Staaten Washington und Oregon und speziell zu jener Zeit, als ich dortselbst reiste, war der Verkehr einerseits infolge der Sommersaison nach den Rocky Mountains und dem Yellowstone-park, anderseits nach der Ausstellung in Portland und nach Californien ein sehr reger, so daß in den Pullmann-Cars in der Regel alle Plätze besetzt waren. Ich konnte daher von Glück sprechen, im Zuge noch ein upper berth zu bekommen.

Die Reisegesellschaft hatte nun auch ihre Zusammensetzung verändert. Hatte dieselbe bisher meistens aus Geschäftsleuten bestanden, waren es nun Vergnügungsreisende und Farmer mit Frauen und Kindern.

Der nächste Morgen findet uns bereits in den Prairien des Westen inmitten der endlosen Ebene, die nur hie und da von einer einsamen Farm unterbrochen wird. Teils eilt der Expreß stundenlang durch öde, nur mit Gras bewucherte, unkultivierte Steppen, aus welchen nur manchmal ein einsames Rudel von Pferden oder Rindern vor der heranbrausenden Lokomotive die Flucht ergreift, teils und speziell auf der Fahrt durch den Staat Nord-Dakota, den Getreidestaat, kommt man an den berühmten Prairie-Farmen des großen Nordwestens vorüber, die nicht selten eine Ausdehnung von 200 km^2 erreichen, mit den modernsten Mitteln der landwirtschaftlichen Technik arbeiten und, was den Bodenertrag anbelangt, wohl einzig dastehen. Trägt doch 1 ha Boden hier oft über 2000 Liter Weizen.

Es ist am Platze, hier einiges über die Landwirtschaft der Vereinigten Staaten zu sagen, deren Gedeihen, wie aus dem Jahresberichte des Ackerbaudepartements in Washington für das Jahr 1905 hervorgeht, in erster Linie zu der gegenwärtigen Periode eines riesenhaften Aufschwunges in Handel, Industrie und Verkehr beigetragen hat. Denn trotz vielfacher gegenteiliger Behauptungen ist Amerika heute noch hauptsächlich ein Agrikulturland; die Zahlen einer sicheren Statistik beweisen am besten, daß der Wohlstand des Landes vor allem der Landwirtschaft zu verdanken ist und in erster Reihe durch das Ergebnis der letzten Ernten beeinflußt wurde.

In den letzten Jahren hat Amerika Ernten gesehen, welche bei hohen Preisen für die Produkte sowohl qualitativ wie auch quantitativ alle früheren übertrafen, ja im Jahre 1905 war der Wert der Ackerbauprodukte gegenüber dem Vorjahre sogar um 53% gestiegen

und erreichte die bisher unerreichte Ziffer von rund 6415 Millionen Dollars. Nach einer Schätzung des Ackerbaudepartements in Washington hat des Vermögen der landwirtschaftlichen Bevölkerung der Union in den letzten fünf Jahren täglich einen durchschnittlichen Zuwachs von $3^1/_2$ Millionen Dollars erfahren.

Die reichen Ernten hatten eine Steigerung der Frachtenbewegung zu Wasser und zu Lande, diese wiederum Vermehrung und Neuanschaffungen von Transportmitteln zur Folge. Daraus entsprang eine außerordentliche Tätigkeit in der Eisen- und Stahlindustrie sowie im Bergwerksbetriebe, was wiederum eine ungeheure Nachfrage nach Arbeitskraft, einen Massenzuzug von Einwanderern mit sich brachte.

Allein die günstigen landwirtschaftlichen Ernten hatten nicht nur eine Steigerung des Einkommens, sondern auch, indem die Grundbesitzer ihren Ertrag kapitalisierten, eine außerordentliche Wertsteigerung des landwirtschaftlichen Grund und Bodens zur Folge, so daß viele Ansiedler ihren Besitz unter günstigen Bedingungen veräußerten und weiter nach Norden und Westen oder nach Kanada zogen, um dort größere Liegenschaften, die noch der Urbarmachung harrten, zu erwerben. Hierin liegt auch der Grund dafür, daß die Einwanderung aus den Vereinigten Staaten nach Kanada im Jahre 1905 auf 43652 Menschen angewachsen war.

Im Jahre 1905 hat die Union von ihrer Produktion an landwirtschaftlichen Erzeugnissen noch 154 Millionen Dollars in das Ausland exportiert. Allein wenn die Einwanderung von ungefähr einer Million und der natürliche Zuwachs von 13,66 $^0/_0$ per Dekade anhält, ist die Zeit nicht mehr so ferne, wo der inländische Bedarf die bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gesteigerte Produktion übersteigen und Amerika Brotstoffe zu importieren genötigt sein wird.

Von den einzelnen landwirtschaftlichen Produkten steht im Jahre 1905 der Mais mit 2708 Millionen Bushels im Werte von 1116 Dollars an erster Stelle, dann folgt Baumwolle mit 575 Millionen, Weizen mit 518 Millionen und Heu mit 516 Millionen Dollars. —

Nachdem wir bei Bismark auf einer dreifeldrigen Stahlbrücke den Missouri überschritten haben, wird die Gegend noch trostloser und die meilenweite Steinwüste wird hier nur unterbrochen durch die sogenannten Buttes, das sind scharfe, kegelförmige Anhöhen, die durch Errosion entstanden sind und phantastisch gestreifte pyramiden- und säulenartige Gruppen bilden. Sonst kein Baum und

kein Strauch, des Nachts nur hie und da das Heulen eines Prairiehundes oder der Ruf eines Murmeltieres.

Zweimal haben wir bisher unsere Uhren richtig stellen müssen. Während wir bis Buffalo östliche, bis Bismark mittlere Zeit hatten, kommen wir jetzt in den Abschnitt der bis zur Grenze von Washington reichenden Gebirgszeit, welche wiederum von der pacifischen Zeit abgelöst wird. In jeder dieser Zonen ist die Zeit gegenüber jener in dem westlich angrenzenden Abschnitte um eine Stunde voraus.

V. IM YELLOWSTONEPARKE.

Über Nacht war unser Zug allmählich bis zur Höhe von 1200 m emporgekrochen und einer der häufigen Wetterstürze ließ uns nach den letzten heißen Tagen die Höhe bald recht merklich empfinden. Der Morgen brachte starken Regen, und als der Zug gegen 7 Uhr früh in Livingstone hielt, fiel so dichter Nebel ein, daß von den schneebedeckten Gipfeln und Gletschern des nahen Yellowstoneparkes nichts zu sehen war. Hier mußten wir unseren bequemen Pullmannwagen verlassen und den uns nach Gardiner führenden Lokalzug besteigen. Die Bahn führt im engen Tale des Yellowstoneriver durch enge Cañons mit bedeutender Steigung nach dem 54 Meilen entfernten Ausgangspunkte für die Wagenreise durch den Yellowstonepark. Da unterdessen die Sonne so gütig war, die dichten Nebelmassen zu zerstreuen, konnten wir uns nunmehr in einer Höhe von 1677 Metern am herrlichen Anblicke der grünen Bergriesen und Schneegipfel freuen.

Hier einiges allgemeine über den Park. Derselbe liegt in der nordwestlichen Ecke des Staates Wyoming, am Kamme der Rocky Mountains, der Wasserscheide des Weltteiles; seine Grenzen reichen zum Teile auch noch in das Gebiet der Staaten Montana und Idaho. Drei der mächtigsten Ströme Nordamerikas haben hier ihre Quellen: der Colorado, der Columbia und der Missouri. Der Name Yellowstone rührt jedenfalls von den gelben Klippen des Grand Cañon, dieses Glanzpunktes des Parkes her. Der Park wurde durch Kongreßbeschluß vom 1. März 1872 „For the benefit and enjoyment of the People“ gewidmet, wie dies auch auf dem gegenüber dem Bahnhofe im Gardiner stehenden nördlichen Eingangstore zum Parke, einem 15 m hohen Basaltbogen, mit großen Buchstaben eingeschrieben

ist. Dieser ist übrigens ein Geschenk des Präsidenten Roosevelt aus dem Jahre 1903. Der ganze Park bedeckt eine Fläche von 8671 km^2 und liegt eigentlich zwischen zwei Parallelketten der Rocky Mountains. Die Höhe des Parkes ist durchschnittlich 6000—8000 Fuß, doch erreichen zahlreiche Gipfel in und um denselben eine Höhe bis an 14000 Fuß.

Der Park ist vom geologischen Standpunkt wohl einer der



Abb. 8 Theeplantage in Mitteljapan (zu S. 147)

interessantesten Punkte der Erde. Die zahlreichen Geiser, Schlammvulkane, heißen Quellen und Terassen, Obsidianfelsen und Schwefelhügel deuten auf eine zeitweilige vulkanische Tätigkeit in der Tertiärperiode, während eratische Blöcke und Moränen von einer nachfolgenden Eiszeit berichten. Das ganze Gebiet besteht aus rhyolitischer und andesitischer Lava, welche in großer Mächtigkeit über Kalkgebirge gelagert ist. Die Geiser des Parkes sind die größten der Erde.

Der Besuch all dieser Naturwunder wird sehr erleichtert durch zwei Gesellschaften, deren eine, die Yellowstone-Park-Association,

für den Preis von 49½ Dollars Billets für eine 5½tägige Rundreise durch den Park ausgibt. Diese Gesellschaft unterhält ihre eigenen Wagen und fünf äußerst komfortabel eingerichtete Hotels im Parke. Die andere Gesellschaft, für weniger anspruchsvolle Reisende berechnet, stellt den Touristen nebst Wagen nur Zelte zur Verfügung, in welchen man je nach Belieben allenthalben übernachten kann. Doch übt gerade diese Art zu reisen auf die Amerikaner eine große Anziehungskraft aus und die Anzahl der Reisegesellschaften, welche ich auf diese Weise „camping" sah, war ziemlich groß. Das Reisebureau Raymond und Witcomb in New-York, durch welches ich meine Fahrkarte bis Japan nahm, hatte mir für die Parktour ein Billet der ersterwähnten Gesellschaft ausgestellt, deren große von drei Paar Pferden gezogene Wägen mit einem Fassungsraume für 20—30 Personen und Sitzen am Dache uns vor dem Stationsgebäude in Gardiner erwarteten. In Eile trachtet jeder der 50 Passagiere sein Gepäck in Sicherheit zu bringen und einen möglichst guten Sitz zu erkämpfen und bald geht es im schnellen Trabe durch das Eingangstor gegen Mammoth Hot Springs.

Die Fahrt durch den Park steht infolge ihrer großartigen Szenerie, was Schönheit anbelangt, in den Vereinigten Staaten wohl einzig da. Das stets wechselnde Panorama der Berge, Seen, Cañons, Flüsse, heißen Quellen, Wälder, Geiser und Wasserfälle, all dies in unbegrenzter Variation, am Schlusse jeder Tagesreise ein Hotel ersten Ranges mit Bädern und allem modernen Komfort, dies alles läßt diesen Ausflug überall seinesgleichen suchen.

Durch ein enges Tal, zwischen nackten Felswänden, an denen die Straße steil hinanklimmt, gelangen wir nach einer Fahrt von zwei Stunden zur ersten Station: Mammoth Hot Springs. Die kleine Ansiedlung kommt uns erst zu Gesicht, als wir uns schon in unmittelbarer Nähe derselben befinden. Um eine kleine grüne Rasenfläche inmitten der Felswüste ist hier eine Reihe von Gebäuden entstanden; im Osten die rot gedeckten Offiziers-Pavillons und Baracken des Fort Yellowstone mit den obligaten Fußball- und Tennisplätzen, gegenüber die blendend weißen, weltberühmten Sinterterassen, im Norden am Fuße des Berges das Hotel mit Nebengebäuden und einigen Kaufläden. Im Hotel wickelt sich der Empfang all der vielen neu angekommenen Gäste ohne Störung mit einer unseren europäischen Begriffen ganz fremden Ruhe und Präzision ab. Der Lunch wird in einem großen mit amerikanischen Flaggen geschmückten Speisesaal eingenommen und bot infolge seiner

nicht gerade hervorragenden Qualität hinreichend Gelegenheit sich mehr mit den Reisegenossen zu beschäftigen, die im bunten Durcheinander im kleinen ein Spiegelbild der amerikanischen Gesellschaftsverhältnisse boten.

In Gesellschaft eines Arztes von S. Louis machte ich am Nachmittage einen Rundgang zu den berühmten Sinterterassen. Dieselben bestehen aus Kalksinterablagerungen, die sich in 10—12 im ganzen 60 m hohen Stufen längs des Abhanges des Teracce Mt. über eine Fläche von 60 ha hinziehen. 70 heiße Quellen mit Temperaturen bis zu 74° C entströmen unter starker Dampfentwicklung dem blendenden Kalkmassive; die prächtige, alle Farben des Regenbogens umfassende Tönung dieser Sintergebilde, das infolge seines Kalkgehaltes bald azurblaue, bald smaragdgrüne Wasser in den Sintertöpfen, der architektonisch kunstvolle Aufbau der Terassen, im Hintergrunde der tiefgrüne Wald, darüber ein herrlich blauer Frühlingshimmel, all dies gab ein Bild bezaubernder Schönheit. (Abb. 3.)

Gleich in nächster Nähe des Hotels kamen wir zu zwei säulenförmigen erloschenen Geiserkegeln, Liberty cap und Giants thumb genannt, deren ersterer 14 m hoch ist und 5 m im Durchmesser mißt, dann zur Teufelsküche; letztere besteht aus dem höhlenartigen Krater einer erloschenen heißen Quelle und kann ohne Gefahr durch eine kleine Öffnung auf einer Leiter betreten werden, doch lassen die dichten Schwefeldämpfe ein längeres Verweilen im Innern nicht zu.

Wohl einen unvergeßlichen Anblick bietet jedoch die Minerva- und Jupiterterasse, deren pittoreske Formengebilde sich bald wie Nester an die steilen Abhänge des Kalkmassives heften, bald in langen Stalagmiten und Stalagtiten die Terassen gleich Säulen zu stützen scheinen. In kleinen Becken sammeln sich die dampfenden Wasser, um sich über die Ränder derselben gleich Wasserkünsten in die tieferliegenden zu ergießen, ununterbrochen neue Formen bildend.

Die lustigen Klänge einer recht guten Musikkapelle verkürzen uns in den behaglichen Räumen der Halle des Hotels bei anregender Unterhaltung mit den Reisegefährten den Abend. (Abb. 4 und 5.)

Am nächsten Morgen begann die eigentliche Reise durch den Park. Vierspännige Wagen für acht Personen, in welchen wir durch den Hoteldirektor je nach nationaler Zusammengehörigkeit eingeteilt wurden, erwarten uns um 9 Uhr vor dem Hotel und unter dem Knalle der Peitschen geht es im lustigen Trab nochmals an den Terrassen vorüber auf nur sanft ansteigender Straße den Berg hinan. Wir passieren zunächst die sog. Hoodoos, eigentlich Travertinfelsen,

6*

die den Eindruck eines Bergsturzes machen, weiter die sog. Golden Gate, einen Engpaß zwischen dem Sepulchre mountain und Bunsen peak, um hierauf in eine sumpfige Hochebene zu gelangen, aus deren Hintergrund der charakteristische Gipfel des Electric-peak, des höchsten Berges des Parkgebietes (3402 m), herüberblinkt. Sehr interessant ist ferner der Obsidianfelsen, eine 75 m hohe Felswand aus vulkanischem Glase, welches die Indianer einst zur Herstellung ihrer Pfeilspitzen verwendeten. Längs der ganzen Fahrt konnten wir im Flusse zahlreiche Biberbaue beobachten. Der Lunch wurde in einem kleinen Rasthouse im Norris Geyser Basin in einer Höhe von schon 2300 m eingenommen und nach demselben begann sofort die Fußwanderung durch die ungeheuere, mit weißem Kieselsinter bedeckte Geisermulde. Hier steigen zu Hunderten Dampfsäulen auf und machen den Eindruck, als stünde man im Mittelpunkte eines großen Fabriksdistriktes. Unzählige heiße Quellen brechen aus dem schwanken Boden und das Abweichen von dem mit Brettern belegten Pfade ist mit großer Gefahr verbunden. (Abb. 6.)

Doch schon harren die Wagen unser am anderen Ende des Bassins und weiter geht es entlang dem Gibbon River mit seinen zahlreichen Kaskaden, dann durch hübsche Fichtenwälder, in denen hie und da ein flüchtiges Stück Hochwild sich sehen läßt. Noch eine kurze Strecke längs des Firehole River und schon kommt das Fountain hotel am Lower Geyser Basin in Sicht.

Wie sehr ich durch die herrliche Schönheit der Natur während der ganzen Fahrt entzückt war, so unangenhm machte sich mir meine Reisegesellschaft, vor allem zwei Deutsch-Amerikaner mit ihren Frauen, bemerkbar. Ich nahm daher die erste Gelegenheit wahr, um mich von derselben zu trennen und fuhr noch am selben Tage nach dem nur neun Meilen entfernten Upper Geyser Hotel oder Old Faithful Inn, währenddem die übrige Gesellschaft im Fountain Hotel über Nacht blieb. Die Fahrt dahin führt an einer ungezählten Reihe der schönsten Quellen und pittoresker Krater vorüber, ja oft mitten durch solche hindurch; so in unmittelbarer Nähe des Fountain Hotel vor allem der Excelsior Geyser, der größte im Parke, vielleicht auf der Welt. Er ist ein Wasservulkan, doch sind seine Perioden von sehr verschiedener Länge und seit dem Jahre 1888 war er überhaupt nicht in Tätigkeit. Ein Blick in den ungeheuren, mit kochendem Wasser gefüllten Krater, das bald höher, bald tiefer steigt, läßt ahnen welch prächtigen Anblick der Geiser in voller Tätigkeit geboten haben muß.

Und wie der Excelsior der größte Geyser, so ist Prismatic Lake die größte und prächtigste heiße Quelle ihrer Art im Parke. 300 Fuß lang und 250 Fuß breit, steigen ununterbrochen dichte Dampfwolken aus derselben auf, deren Niederschlag im Glanze der Sonne die Atmosphäre mit den Farben des Regenbogens in nie gesehener Pracht umzaubert. Doch es würde zu weit führen, all die vielen Geyser und Springs aufzuzählen, geschweige denn zu beschreiben.

Nach einer Tagesreise von 49 Meilen langte ich gegen 7 Uhr am Abend beim oberen Geyser Bassin, dem Mittelpunkt aller Wunder des Parkes, an. Die vorgerückte Stunde ließ mir nicht mehr viel Zeit für die Besichtigung der Geyser.

Das Hotel „Old faithful Inn", welches uns hier aufnahm, verdient wohl ein eigenes Kapitel, denn dasselbe ist so originell, dabei so praktisch und den örtlichen, klimatischen und Kulturverhältnissen so angepaßt, daß es wohl einzig in seiner Art dasteht. Am Waldesrande gelegen bietet es schon vom weiten einen solch stimmungsvollen Anblick, wie ihn das schaffende Hirn eines Malers nicht besser hätte erfinden können. Der Bau ist durchaus im Blockhausstile aus berindetem Zirbelholze ausgeführt. In der Mitte der Gebäude liegt eine durch alle Stockwerke reichende Halle, in welcher die Freitreppen in die oberen Geschosse führen. Absonderlich verwachsene Krummhölzer dienen als Stiegengeländer. Um die Halle ziehen sich in den einzelnen Stockwerken Galerien, während in der Mitte derselben ein mächtiger, gemauerter Kamin vom Erdboden bis über das Dach reicht; hier brennt — und das ist bei der kühlen Gebirgsluft recht wohltuend — ununterbrochen Feuer. Auf einer Seite des Kamins ist eine mächtige Turmuhr aus Schmiedeeisen, in altdeutscher Form ohne jedes Gehäuse, angebracht, deren langsame Schläge durch die Halle dröhnen. Ebenso geschmackvoll sind auch die Zimmer eingerichtet.

Nach dem Diner versammelt sich die ganze Gesellschaft in dieser Halle zur Konversation. Um den Kamin herum werden Sessel und Bänke gestellt, und während ein Hotelbediensteter mit einer langen Zange mächtige Fichtenhölzer in das prasselnde Feuer legt, eilen zwei andere mit einem an einem langen Griffe befestigten mächtigen Eisensiebe herbei, um in demselben in kunstvoller Weise über dem offenen Feuer Nüsse zu rösten, die hierauf mit Salz den herumsitzenden Gästen serviert wurden. Während es einige vorziehen, sich hier an dem roten Feuerscheine zu wärmen, eilen andere

hinaus, wo sich ihnen wieder ein neues prächtiges Schauspiel bietet. Gegenüber dem Hotel, inmitten eines sanft gewölbten Sinterhügels, liegt der Old Faithful Geyser, der seinen Namen wohl verdient; denn er spielt mit größter Pünktlichkeit alle 63 Minuten und schleudert hiebei seine Wassermassen bei 40 Meter hoch. Ein Glockenzeichen verkündet den nahenden Ausbruch. Rasch eilt alles entweder ins Freie zum Geyser selbst oder zu der am Dache des Hotels gelegenen Aussichtswarte, wo sich nun ein feenhafter Anblick bietet. Ein großer Reflektor wirft vom Dache des Hotels seine Lichtstrahlen auf den Geyser, dessen Wassersäule sich allmählich zu voller Höhe hebt, um nach fünf Minuten wieder in sich zusammenzusinken. Die grell beleuchteten Dampf- und Wassersäulen heben sich hiebei äußerst effektvoll vom finsteren Hintergrunde ab.

Am nächsten Tage benützte ich den frühesten Morgen und begann kaum nach Sonnenaufgang den Rundgang durch das Bassin. Dasselbe hat ungefähr eine Ausdehnung von 10 km^2 und enthält nebst ungezählten heißen Quellen gegen 40 Geiser, deren größte meist in der Nähe der Terrainspalte des Firehole-River entspringen. Eine Tafel am Hotel gibt — doch mit wenig Verläßlichkeit — die Erruptionsperioden an. Über ein ausgedehntes Sinterfeld schreiten wir längs des Waldrandes, vorüber an den zu Vergleichen mit Ruinen und anderen künstlichen Gebilden anregenden Kratern des Beehive (Bienenkorb-Geiser), der Giantess, des Giant, des Riverside Geyser, weiter vorüber an den in den zartesten Farben abgetönten Wasserbecken des Morning-Glory-Spring, dem Castle Geyser und vielen anderen zum Hotel zurück.

Nach einem opulenten Breakfast müssen wir von diesem zweifellos schönsten Punkte des Parkes scheiden. Mit einer angenehmeren Reisegesellschaft als tags vorher geht es wieder auf vierspännigen Reisewagen nach dem 19 Meilen entfernten Yellowstone-See. Die schöne Fahrstraße führt, anfänglich sanft ansteigend, an den Kepplerfällen vorüber, weiter durch eine enge Schlucht zur Wasserscheide zwischen dem Stillen und Atlantischen Ozean in einer Höhe von 2515 m.

Nicht weit von hier überraschten wir einen kleinen schwarzen Bären beim Frühstücke; derselbe schien jedoch derartige Störungen so gewöhnt zu sein, daß er seiner Suche nach Nahrung ruhig nachging und uns nicht weiter beachtete. Der Tierreichtum des Parkes ist ein sehr großer und ich hatte während der viertägigen Fahrt wiederholt Gelegenheit die verschiedensten Arten zu beobachten. Die Bären, denen man häufig begegnet, sind ziemlich harmlos, nur

dürfen dieselben selbstverständlich nicht gereizt werden. Sehr groß dagegen scheint der Stand des Parkes an Rotwild zu sein, dem man allenthalben begegnet und an welches ich oft bis in unmittelbare Nähe herankommen konnte. Überhaupt sind hier alle Tiere äußerst vertraut, einerseits wohl infolge des mit der größten Strenge und unter Androhung sehr bedeutender Strafen durchgeführten Verbotes jedweder Verfolgung derselben, anderseits, da sie daran gewöhnt sind, alltäglich während der Sommersaison zahlreiche Menschen zu sehen, die ihnen nichts zuleide tun.

Von kleinen Säugetieren sah ich besonders häufig die Squirls genannten Eichkätzchen, die durch ihr possierliches Wesen etwas Leben in die sonst so ruhige Landschaft bringen, und weiter eine Art von Murmeltieren. —

Sobald wir die Wasserscheide passiert haben, geht es rasch zum Yellowstonelake hinab, den wir jedoch erst kurz vor Erreichen der Mittagsstation bei der Thumb-Bay zu Gesicht bekommen.

Der Yellowstonesee ist nicht nur einer der größten Gebirgsseen der Erde und steht dem Gardasee an Flächenausdehnung wenig nach, sondern liegt auch in einer absoluten Höhe von 2357 m, also viel höher als alle unsere Gebirgsseen dieser Größe. Umgeben von hohen Bergen und grünen Wäldern, belebt von zahlreichen Wasservögeln und Fischen, bietet er dem Auge mit seiner von Stunde zu Stunde wechselnden Beleuchtung die herrlichsten Bilder, die mit der Feder wiederzugeben ich gar nicht versuchen will.

Der Farbeneffekt ist besonders infolge des Umstandes ein so ganz außerordentlicher, daß die Tiefe des Sees eine ziemlich geringe ist und er daher als auch infolge des Kalkgehaltes seines Wassers bei Sonnenschein im hellsten Smaragdgrün leuchtet. Dennoch hält er — wie ja die meisten der von den Amerikanern so laut angepriesenen Natursehenswürdigkeiten und Naturschönheiten Amerikas — kaum einen Vergleich mit einem unserer Alpenseen aus.

Die Yellowstone-Company hat hier auf einem Punkte mit schöner Aussicht über den See ein kleines Blockhaus errichtet, in welchem wir das Gabelfrühstück einnahmen, um sodann die in nächster Nähe befindlichen Paint-pots zu besuchen, eine Gruppe heißer Quellen, deren Krater mit zähflüssigem Schlamme in den verschiedensten Farben angefüllt sind und den Eindruck wirklicher Farbentöpfe machen.

Während ein Teil der Reisegesellschaft mit einem kleinen Dampfer über den See setzte, benützte ich wieder den längs der Küste durch hübsche Fichtenwälder sich hinziehenden Landweg nach

dem 16 Meilen entfernten, imposanten Neubau des Lake-Hotels. Dasselbe liegt auf einem den See beherrschenden, bewaldeten Hügel und bietet von der Terasse, wie aus den Wohnräumen einen schönen Blick über den ganzen See mit den schneebedeckten Bergen im Hintergrunde.

Nach dem Diner und als die Dunkelheit hereingebrochen war, sollten wir der Fütterung der Bären beiwohnen. Zu diesem Zwecke befindet sich in einiger Entfernung vom Hotel eine größere Blöße im Walde, auf welcher die fürsorgliche Yellowstonepark-Gesellschaft mit den Speiseresten des Hotels für Meister Petz alltäglich eine Tafel deckt. Alle Touristen waren pünktlich zur anberaumten Stunde erschienen und warteten geduldig und neugierig der Dinge, die da kommen sollten, doch vergeblich; Petz erschien diesmal nicht und unter großer Enttäuschung zogen wir halb erfroren ins Hotel zum warmen Ofen zurück.

Wie ich oben erwähnte, war das Wetter, als ich in Gardiner ankam, das denkbar schlechteste, besserte sich aber noch am selben Tage und war seither das schönste geworden. Keine Wolke trübte seit drei Tagen den Himmel und die Zeit war für Wagenreisen wie geschaffen. Der vorhergehende Regen hatte den Kalkstaub der Straßen gründlich gelöscht, so daß uns die in den Monaten Juli und August die Parktour sehr unangenehm beeinflussende Staubplage vollständig erspart blieb. Infolge der hohen Lage des ganzen Parkes (mindestens 2000 m) ist der Besuch desselben nur sehr kurze Zeit im Jahre und vor Mitte Juni wegen des noch liegenden Schnees überhaupt nicht möglich. Daher war es auch noch zur Zeit unserer Anwesenheit am Tage recht kühl und ein stärkerer Überrock recht gut zu vertragen. Bei Nacht jedoch war es stets ganz empfindlich kalt und ich dankte meiner Vorsicht, die mich Winterkleidung hatte mitnehmen lassen. Ja, während der Nacht, die ich im Lake-Hotel zubrachte, fiel das Thermometer sogar bis auf + 2 Grad Celsius.

Am nächsten Morgen setzten wir die Fahrt längs des Yellowstone-River nach dem 17 Meilen entfernten Grand Canon fort. Die Straße führt anfangs durch ein anmutiges Tal mit grünen Wiesen, die jedoch bald versumpfen und unzähligen Pelikanen und Kranichen zum Aufenthalt dienen; ungefähr halben Weges kamen wir an dem berühmten Mud-Cauldron oder Schlangengeiser, einer der seltsamsten Erscheinungen des Parkes vorüber. Links von der Straße am Fuße einer hohen Felswand befindet sich ein ungefähr 10 m tiefer, brodelnder Schlund, aus welchem beständig bleigraue, mit Dampf gemischte Schlammassen ausgestoßen werden. Infolge der dichten



Verlag v. Karl W. Hiersemann, Leipzig

Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Yinrikishas

Schwefeldämpfe ist ringsumher alles Leben in der Vegetation abgestorben und traurig ragen die weiß gebleichten oder mit einer Schwefelkruste überzogenen Baumleichen zum Himmel.

Doch nun rücken die Berge näher zusammen, das Tal verengt sich allmählich und plötzlich stehen wir bei den Upper-Falls, am Beginne des Großen Cañon des Yellowstone. Aus einer kaum einige Meter breiten Schlucht stürzt der mächtige Strom im hohen Bogen



Abb. 9 S. M. S. „Elisabeth" vor Yokohama (zu S. 198)

hinab in den von schwarzen Felsen umrahmten Abgrund des Cañons, wo sich der in Millionen feiner Wasserteilchen zerstobene Gischt neuerlich sammelt, um in einer Tiefe von 43 Metern der nächsten Stufe, dem Lower-Fall, zuzustürmen. Hier neuerlich dasselbe Schauspiel, nur noch viel imposanter; das Bett des Stromes verengt sich abermals plötzlich von 75 auf 23 Meter und derselbe stürzt in eine Tiefe von 95 Meter. Bei beiden Fällen sind eine Reihe prächtiger Aussichtspunkte eingerichtet worden, die ein gefahrloses Herankommen bis dicht an den tosenden Schlund gestatten; immerhin ist

das Betreten derselben für nicht schwindelfreie Personen nicht anzuraten.

Nach einem kurzen Mittagsmahle im Cañon-Hotel eilen wir hinaus um einen weiteren Glanzpunkt des Parkes, den Grand-Cañon, zu besichtigen. Der Weg führt eine kurze Strecke durch den Wald dann stehen wir plötzlich vor dem schwindelnden Abgrunde, geblendet von der Pracht, die uns hier im Glanze der Nachmittagssonne entgegenleuchtet. (Abb. 7.)

Wohl gibt es in Amerika größere Cañons als diesen. Das Yosemite-Tal in Kalifornien ist zwei und einhalbmal und der Grand Cañon of Colorado fünfmal so tief und zehnmal so lang wie der Yellowstone Cañon, doch dieser soll, wie allgemein behauptet wird, seine beiden Konkurrenten bei weitem an Schönheit und Farbenpracht übertreffen. Der Cañon wird durch die am oberen Rande 300—1400 m aneinander herantretenden Felsen gebildet, durch welche sich in eine Tiefe von 150—360 m der Yellowstonefluß sein Bett gebahnt hat. Und während die Ränder der Hochebene mit üppig grünen, jungen Bäumen bewaldet sind, leuchten die schroffen Felsen in absonderlicher Farbenpracht, bald rot, bald orange oder purpurn und weiß, gleich einem Regenbogen, indes tief unten, kaum noch wahrnehmbar, der Yellowstone gleich einem silbernen Bande sich schlängelt. Die interessanteste Strecke des 32 km langen Cañon ist dessen oberer Teil, wo auf vorspringenden Felsklippen zahlreiche Aussichtspunkte zum Niederlassen einladen. Ich will es nicht versuchen, durch eine Beschreibung meinen Lesern ein auch nur halbwegs der Wirklichkeit entsprechendes Bild all der Herrlichkeit, die sich hier bietet, zu entwerfen, sondern muß es den Malern überlassen, dies zu besorgen. Und in der Tat, dieselben sind ihrer Aufgabe auch gerecht geworden; wohl von wenigen Punkten der Welt dürfte es so zahlreiche und so künstlerisch ausgeführte Gemälde geben, wie von diesem.

Am nächsten Tage brachten uns die Wagen wieder über Norris Geyser-Bassin zurück nach Mammoth-Hot-Springs und weiter nach Gardiner, wo wir am Abende nach einer Rundreise von insgesamt 241 km eintrafen und sofort den hier schon bereitstehenden Pullmancar der Northern-Pacific R. R. bestiegen, welcher uns ohne umzusteigen direkt nach dem pacifischen Ozeane bringen sollte.

Noch am selben Abende um 10 Uhr erfolgte unsere Ankunft in Livingstone, wo der Schlafwagen auf einem Stockgeleise weit außerhalb der Station über Nacht stehen blieb.

VI. NACH DEM STILLEN OZEAN.

Der Abend in Livingstone blieb mir infolge eines kleinen Zwischenfalles nicht in der angenehmsten Erinnerung. Am Tage vorher hatte mich während der Wagenfahrt eine Fliege gestochen, und obwohl ich die Wunde sofort gereinigt hatte, entstand im Laufe des Tages dennoch eine an Größe stets zunehmende Geschwulst, die bei der Ankunft in Livingstone nicht unerheblich zu schmerzen begann. Ich entschloß mich daher einen Arzt aufzusuchen. Dies war nun allerdings zu so später Nachtstunde und bei der großartigen Straßenbeleuchtung in Livingstone nicht so einfach. Von dem weit außerhalb der Stadt gelegenen Bahnhofe stolperte ich durch eine stockfinstere, erst im Entstehen begriffene Straße gegen einige Lichter, die sich mir in der Nähe endlich als die Rudimente einer Straßenbeleuchtung enthüllten. Zum Glücke lief mir hier ein nicht ganz nach kalifornischem Golde riechender Mann entgegen, der sich in liebenswürdiger Weise erbötig machte, mich zu einem Arzte zu führen. Nach einem weiteren länglichen Spaziergange im Dunkeln landeten wir endlich im Geschäftshause des Arztes, einem echt westamerikanischen Baue aus Holz und Pappe. Eine steile Holzstiege führte nach der ersten Etage in ein höchst primitives Wartezimmer, dessen weniges Mobiliar nur aus vier Sesseln und einem Telephone bestand. In diesen Raum mündeten zwei Türen, jede mit einer Visitenkarte versehen. Wie dies in Amerika üblich ist, haben sich zwei Ärzte, ein Internist und ein Chirurg, behufs Verringerung der Regie zum gemeinschaftlichen Geschäftsbetrieb vereinigt. Doch weder einer der Ärzte noch sonst irgend jemand war hier zu sehen. Ich hätte daher unverrichteter Dinge wieder den Rückweg antreten können, wenn nicht mein Führer mit Hilfe des Telephons den Arzt im Spitale aufgefunden hätte. Derselbe versprach möglichst bald zu kommen, worauf sich mein Führer empfahl. Mehr als zwei Stunden mußte ich hier auf den Arzt warten und erst um 12 Uhr mitternachts verließ ich denselben nach einer unbedeutenden Operation, wegen der Gefährlichkeit der Geschwulst etwas beruhigt. Mit großen Schwierigkeiten tappte ich in der Finsternis wieder zu dem nur von einem schlafenden Neger bewachten Schlafwagen zurück, wo ich nur mit Mühe unter den zahlreichen, bis auf den letzten Platz besetzten Betten das meine herausfand, wahrscheinlich nicht unter den schmeichelhaftesten Verwünschungen aller derjenigen, die schon vor mir die Federn aufgesucht hatten. Der Schlafwagen nämlich be-

stand — wie ja überall in Amerika — nur aus einem einzigen Raume, in welchem in zwei Reihen übereinander zu beiden Seiten des Mittelganges je 20 Betten angebracht waren, gegen diesen nur durch einen leichten Vorhang verdeckt.

Immerhin ist das Übernachten im Sleepingcar demjenigen in einem der Hotels in Livingstone in jeder Beziehung vorzuziehen.

Unser Wagen sollte am nächsten Morgen an den um $^1/_2$7 Uhr früh von S. Paul kommenden Pacific-Coast-Express angekuppelt werden. Doch wie es schien wollte man uns offenbar langsam daran gewöhnen, daß wir uns nun immer mehr dem weiten Westen näherten, wo man es mit Zeit und Raum nicht so genau nimmt. Als wir nach langem Verschieben endlich mit $1^1/_2$ stündiger Verspätung Livingstone verließen, erlebte ich eine recht angenehme Überraschung; in dem Momente, als der Zug langsam aus der Station rollte, erblickte ich auf dem Bahnsteige meine beiden ziemlich umfangreichen und durch breite Streifen in gelb-blauer Farbe weithin erkenntlichen Schiffskoffer, die ich nun im ersten Momente für unwiederbringlich verloren hielt. Eine Anfrage bei dem Gepäckskondukteur brachte mir über die Ursache, warum man dieselben zurückgelassen hatte, keine größere Klarheit und derselbe meinte nur „allright“, was ich allerdings sehr bezweifelte. Doch es mußte wohl so sein, denn am nächsten Tage erfuhr ich von dem Beamten einer größeren Station, daß der Expreßzug von Livingstone in zwei Teilen abgelassen worden war, von denen nur der zweite Reisegepäck beförderte. Und tatsächlich traf das Gepäck auch zur selben Zeit wie ich in Seattle ein.

Die weitere Fahrt nach Seattle ist äußerst abwechslungsreich. Bald hinter Livingstone überschreiten wir auf einer hohen Brücke zum letzten Male den Livingstoneriver, um nun dessen Tal zu verlassen und in starker Steigung zum Bozeman-Tunnel hinanzusteigen, der in einer Höhe von 1700 Metern eine der Hauptketten des Felsengebirges am Big-Belt Mt. durchbohrt. Hier werfen uns die Schneespitzen des Electric-pic den letzten Abschiedsgruß zu, dann geht es hinab durch eine staubige Sandwüste, vorüber an einzelnen Indianeransiedlungen gegen Helena, der Hauptstadt von Montana. Dasselbe liegt im fruchtbaren Prickley-Pear-Valley, inmitten einer der reichsten Minendistrikte Amerikas; Gold, Silber, Kupfer, Zinn und Blei kommen hier nebst Kohlen beinahe in unmittelbarer Nachbarschaft vor und einer die Stadt selbst durchziehenden Quarzader allein wurde bisher Gold im Werte von 40 Millionen Dollars ent-

nommen. — Neuerlich steigt die Bahn steil bergan und bei Anbruch der Nacht überschreiten wir am Mullans-Paß in einer Höhe von 1691 Metern den Hauptrücken der Rocky Mountains.

Der nächste Morgen findet uns in einer trostlosen Ebene; kein Strauch, kein Baum, nur Sand und Steine. Erst am späten Nachmittage nähern wir uns langsam einem Höhenzuge, nunmehr dem letzten vor dem Ozeane. Die Vegetation beginnt sich allmählich wieder einzustellen, grüne Wiesen wechseln mit kleinen Wäldern und sorgfältig gepflegten Obstplantagen, die durch ihre Fruchtbarkeit berühmten Yakima und Kittitas Becken. In Easton werden die beiden Zugslokomotiven noch durch eine dritte verstärkt, dann geht es langsam über hohe Brücken und Viadukte das grüne Cascadengebirge hinan, in dessen Hintergrund der großartige Vulkankegel des Mt. Rainier aufragt. Je näher der pacifischen Küste desto mehr ändert sich der ganze Charakter der Landschaft, bis wir mit dem Überschreiten der Wasserscheide in jene ungeheuren Urwälder kommen, wie ich sie imposanter auch nicht in den Tropen fand. Leider sind die Tage dieses einzig dastehenden Anblicks gezählt, und zwar dank des amerikanischen Wirtschaftssystems, das auf eine furchtbare Devastation geradezu hinausläuft. Am Westabhange des Cascadengebirges fährt man heute schon meilenweit entweder durch noch brennende Waldstrecken oder durch Gegenden, in welchen mächtige Überreste halbverkohlter Baumriesen noch von verschwundener Herrlichkeit zeugen. Mag auch Zufall, insbesondere die aus den Kaminen der Lokomotiven geschleuderten Funken, häufig die Ursache der zahlreichen Waldbrände sein, der größte Teil derselben ist jedoch — so wenig uns sparsamen Europäern das auch einleuchten mag — mit voller Absicht gelegt. Um das Land urbar zu machen greift man zu dem einfachen Mittel, den Urwald durch Feuer zu roden. Holz gibt es ja heute in Amerika noch so viel, daß es in einer den dichten Verkehrszentren des Ostens so entlegenen Gegend wegen der hohen Transportkosten eigentlich wertlos ist.

Nachdem wir in Auburn umgestiegen waren, langten wir endlich nach 48stündiger Fahrt in Seattle an, 1913 Meilen von S. Paul, 3299 Meilen von New-York entfernt.

VII. SEATTLE.

Seattle ist infolge seines überaus schnellen Wachstums heute wohl eine der interessantesten Städte Amerikas und ich glaube nicht fehl zu gehen, wenn ich der Ansicht bin, daß dem alten S. Francisco in jenem ein mächtiger und gefährlicher Konkurrent entstanden ist. Im Jahre 1852 gegründet und nach einem Indianerhäuptling benannt, zählte es 1870: 1107, 1880: 3533, 1890: 42837 und 1900: 80671 Einwohner und hat heute wohl schon längst das erste Hunderttausend überschritten. Diesen riesigen Aufschwung verdankt es seiner hervorragenden geographischen Lage, welche es sowohl für einen bedeutenden Handel zu Lande wie zur See geradezu prädestiniert. In einer vor Stürmen vollkommen abgeschlossenen Bucht des großen Puget-Sundes, inmitten mächtiger Urwälder auf mehreren Hügeln gelegen, ist es zunächst ein Handelsmittelpunkt für den Puget-Sund mit seinen zahlreichen Ansiedlungen und ein Stapelplatz einerseits für den Verkehr nach den Goldfeldern Alaskas, andererseits infolge seiner Bahnverbindungen für die großen Minendistrikte von Montana. Doch nicht allein Seattle sondern auch das 120 Meilen südlich an dem tief ins Innere des Landes einschneidenden und bis dahin sogar für die größten Ozeandampfer schiffbar gemachten Columbia-River gelegene Portland, weiters auch die übrigen Häfen des Puget-Sundes, so insbesondere Tacoma im Staate Washington und Vancouver sowie Victoria in Britisch Columbia teilen die Vorzüge dieser geographischen Lage. Der Aufschwung, den dieser Landstrich in den letzten Jahren genommen hat, ist ein derartiger, daß sich heute schon viele Stimmen vernehmen lassen, welche eine Verschiebung des pacifischen Handelszentrums der Union von S. Francisco nach dem Norden in eine dieser Städte vorhersagen. Seattle, Portland und Tacoma machen auch keineswegs daraus einen Hehl, daß sie Rivalen von S. Francisco oder Los Angeles seien, wobei ihnen allerdings die Natur durch eine Reihe von Umständen zu Hilfe kommt. Vor allem ist hier die großartige Eignung der Küsten für Hafenanlagen zu erwähnen, weiter die gesunde Lage aller drei Städte in dem von Urwäldern umgebenen, im Sommer nicht sonderlich heißen, im Winter stets offenen Puget-Sund, wo nie derartige Epidemien um sich greifen, wie in dem während der Sommermonate unerträglich heißen S. Francisco. Einer der größten Vorteile jedoch besteht in der Lage dieser Städte zum transpacifischen Verkehre, indem der Schiffskurs von hier nach dem fernen Osten

Asiens um ein bedeutendes kürzer ist, als von S. Francisco. Die Folge davon ist, daß in diesen Städten in den letzten Jahren eine Reihen neuer Schiffahrtslinien entstanden ist, was einen ungeheuren Aufschwung des amerikanischen Handels mit Asien mit sich brachte. Die Einfuhr in Seattle betrug im Jahre 1904 11285096, die Ausfuhr 22729580, in S. Francisco dagegen 37542978 und 32547181 amerikanische Dollars.

In all dem Streben nach Vorwärts ist diesen Städten und ganz speziell Seattle noch die furchtbare Erdbebenkatastrophe zu Hilfe gekommen, die im Frühjahre 1906 nicht nur S. Francisco vollkommen vernichtete, sondern auch an der ganzen Küste Californiens so ungeheuren Schaden anrichtete. Läßt sich die amerikanische Unternehmungslust durch derartige Naturereignisse auch nicht davon abschrecken, das Alte wieder herzustellen, am alten Platze wieder neue, noch größere Unternehmungen zu beginnen, so kann doch nicht bezweifelt werden, daß eine derartige Katastrophe nicht ohne Spur am wirtschaftlichen Leben vorübergeht, daß die Städte im Norden zum mindesten einen vielleicht schwer, vielleicht auch gar nicht mehr einzubringenden Vorsprung gewinnen werden.

Die Anlage der Stadt Seattle ist äußerst interessant; hier kann man in der kürzesten Zeit, beinahe möchte ich sagen, in einigen Stunden das Entstehen eines Stadtteiles beobachten. Wo heute noch viele Meter messende Urwaldbäume stehen — und dies ist zum Teile auch noch inmitten der Stadt der Fall — sieht man morgen schon eine Schar Arbeiter die Geleise für eine elektrische Bahn anlegen. Der Amerikaner beginnt nämlich bei der Anlage eines neuen Ortes mit den Straßen und Kommunikationsmitteln, im Gegensatze zu uns in Österreich, wo man zuerst ohne Weg und Steg ein Haus ins freie Feld setzt und die Straße erst dann anlegt, wenn die Häuser zu beiden Seiten fertig sind. Ja, während in Amerika eine elektrische Straßenbahn die erste Voraussetzung überhaupt dafür ist, daß irgendwo Häuser errichtet werden, glaubt man bei uns durch möglichst engherzige Handhabung des Konzessionierungssystems vorwärts zu kommen und erschwert die Anlage derselben womöglich auch noch in den belebtesten Verkehrszentren in jeder Weise.

In gerader Linie werden in den neuen Städten die Straßenzüge gelegt, ohne Rücksicht auf Berge und Täler quer durch Urwälder, welche, nur in oberflächlicher Weise gerodet, sofort den Häusern Platz machen. Auch diese sind hier, wie im Westen beinahe überall, höchst primitiv aus dem an Ort und Stelle gewonnenen Holze der

Urwälder als Blockhäuser gebaut. Auch das kostspielige Steinpflaster wird durch den billigen Bohlenbelag ersetzt. Bei dieser weitgehenden Verwendung des Holzes ist es kein Wunder, daß derartig gebaute Ortschaften nicht selten dem Feuer vollständig zum Opfer fallen. Dies war auch schon bei dem noch so jungen Seattle der Fall. Der Brand vom Jahre 1889 vernichtete zwar das ganze Geschäftsviertel, gab jedoch die Veranlassung zu einem schöneren und dauerhafteren Wiederaufbaue.



Abb. 10 Die Theaterstraße in Yokohama (zu S. 200)

Die Lage an der steil ansteigenden Küste des Puget-Sundes bringt es mit sich, daß man hier mit gewöhnlichen Adhäsionsbahnen in den Straßen nicht vorwärts kommen könnte, daher verkehren solche nur in den mit der Küste parallel sich hinziehenden und terassenförmig übereinander gelegenen Längsstraßen, wogegen die Querstraßen von Kabelbahnen durchzogen sind, zwischen deren Schienenpaare in einem Schlitze ein sich fortbewegendes endloses Kabel läuft, an welches die einzelnen Waggons angehängt und über die Berge befördert werden.

Von Butlers Hotel, wo ich abgestiegen war, machte ich am Abende einen längeren Spaziergang durch die Stadt und der Aus-

blick von den höher gelegenen Stadtteilen auf den Pugetsund einer- und das Cascadengebirge anderseits war im Glanze der Abendsonne ganz großartig. Während jedoch im unteren Teile der Stadt nur geschäftliches Treiben herrscht, konnte ich hier bemerken, daß der Amerikaner nach des Tages Arbeit ein ruhiges und angenehmes Heim besitzen will. An der Peripherie der Stadt, hart an der Grenze ungerodeten Urwaldes stehen zahlreiche Villen, eine hübscher als die andere, in geschmackvollem Stile und inmitten kleiner Gärten voll der herrlichsten Blumen. Vor allem waren es die prächtigen Rosen, die meine besondere Bewunderung erregten. Wie man mir erzählte genießt ja auch Seattle und Vancouver wegen seiner Blumen und speziell der Rosenblüte einen besonderen Ruf in Amerika, wohl dank des feuchten und dabei nicht zu heißen Klimas.

Einer der schönsten Punkte, eine steile Anhöhe, ist von dem mächtigen Baue des Hotel Washington gekrönt, einem eben erst vollendeten und mit allem modernen Komfort ausgestatteten Palaste, welcher von der Great Northern Railway in der Art wie die Hotel-Paläste der Canadian-Pacific R. R. in Quebec und Vancouver errichtet wurde.

Da der nächste Zug erst mittags nach Vancouver abging, benützte ich den Morgen des folgenden Tages zu einer Besichtigung des schon jetzt sehr ausgedehnten Hafens, an dessen Vergrößerung und Vervollkommnung mit fieberhaftem Eifer noch überall gearbeitet wird. Wegen der steil aus dem Meere ansteigenden Küste mußte ein großer Teil der Docks und Lagerhäuser wie auch alle Piers auf Piloten weit ins Meer hinausgebaut werden; diese Anlagen machen infolgedessen einen noch unreineren und weniger ordentlichen Eindruck, als man ihn im allgemeinen ohnehin in Hafenorten zu sehen gewohnt ist.

Der Mangel an Platz machte auch die Führung der Bahngeleise bei Seattle auf langen Pilotenbrücken nötig, von denen insbesondere diejenigen der Great Northern Pacific nach Auburn eine Länge von über zwei Meilen besitzen. Auch der Bahnhof von Seattle ist kein ausschließlich für Zwecke der Bahn reservierter Raum, sondern eine ganz gewöhnliche, etwas breitere Straße, welche wie jede andere dem allgemeinen Verkehr für Wagen und Fußgänger dient. Die langen Waggons stehen ungekuppelt in geringen Zwischenräumen auf den Schienen, um den Straßenverkehr nicht zu hindern. Erst kurz vor Abgang des Zuges kommt eine Lokomotive und schiebt sie zu einem Zuge zusammen.

Ethnologisch sehr interessant ist ein in der Pioneer Street stehender Totempole von 60 Fuß Höhe, d. i. einer jener Pfähle, welche die Indianer zur Schmückung ihrer Grabhügel verwenden und die aus einem oft mehr als 20 m hohen, in bunten Farben bemalten Baumstamme bestehen; in demselben sind seiner ganzen Länge nach allerhand symbolische Figuren eingeschnitzt, welche die berühmten Ahnen des Toten darstellen, während die Spitze die Tierfigur des Stammes, einen Biber, Wolf, Adler u. dgl. trägt. Diese Art von Denkmälern wird nur von fünf Indianerstämmen ihren toten Häuptlingen errichtet. In den Indianerdörfern stehen die Totempoles vor oder neben den Häusern und tragen viel zu deren Schmuck bei. Der Ort Kassan in Alaska allein besitzt deren ungefähr 200, von denen einige seit Jahrhunderten hier stehen und die Asche berühmter Häuptlinge bergen sollen.

Mittags trat ich die Weiterreise nach dem 178 Meilen entfernten Vancouver an, zunächst mit der Northern Pacific R. R. entlang der Küste des Pugetsundes, durch unermeßliche Urwälder, über reißende Gebirgsbäche, vorüber an zahlreichen Sägemühlen (lumber mills) zur Canadischen Grenzstation Sumas, wo wir auf die Hauptstrecke der Canadian-Pacific Railroad kamen, die mich um 10 Uhr am Abend mit nur dreistündiger Verspätung nach dem Endpunkte meiner Überlandsreise brachte.

VIII. VANCOUVER.

In dem der Canadian-Pacific gehörigen großen Hotel, welches auf einer Anhöhe mit herrlicher Aussicht auf die Vancouver-Bay und auf die im Hintergrunde liegenden schneebedeckten Gipfel der Canadischen Rockies liegt, fand ich Dr. Karminski wieder, der kurz vor mir direkt von Chicago angekommen war.

Vancouver ist eine der jüngsten Städte Canadas und verdankt seine Entstehung, wie so vieles in Canada, der im Jahre 1886 vollendeten Canadischen Pacificbahn. Der Pacifische Endpunkt derselben sollte anfangs Port Moody sein; später entschloß man sich jedoch aus mannigfachen Gründen für die Stelle im Puget-Sund, wo nun Vancouver liegt, und mit zauberhafter Schnelligkeit entstand mitten im Urwalde eine freundliche Stadt mit regelmäßig angelegten Straßen, die heute gegen 30000 Einwohner zählt. Landschaftlich

gehört Vancouver jedoch mit zu den schönsten Häfen überhaupt. Auf einer der Mündung des Fraser River vorgelagerten kleinen Halbinsel im Golfe von Georgia gelegen, ist es vom gegenüberliegenden Festlande durch einen zum Hafen ausgestalteten Meeresarm getrennt, auf dessen anderem Ufer sich zunächst ein mit üppig grünen Urwäldern bestandener Wall niedriger Vorberge erhebt, die im Hintergrunde von den blinkenden Fernern des canadischen Cascadengebirges überragt werden. Mit Ausnahme einiger Geschäftsstraßen ist die Stadt zum größten Teile im englischen Villenstile angelegt, jedes Haus umgeben von einem äußerst nett gehaltenen mehr oder minder großen Gärtchen. Über eine kleine Landenge führt eine Fahrstraße in den nahen Stanley-Park, ein Stück alten Urwaldes. Die Straße gleicht einem Tunnel und unter dem dichten Geäste der Bäume herrscht ein schwaches Zwielicht. Sträucher, Reben, Farne und Moose wuchern üppig durcheinander, überragt nur von mächtigen Douglastannen, die hier dicht gedrängt wie Kerzen zum Himmel streben. Doch von noch größeren Dimensionen müssen die Bäume gewesen sein, deren vermodernde Überreste ich noch zahlreich im Parke bewundern konnte. So sah ich einen Stumpf, der am Boden einen Umfang von 18 Metern hatte, wogegen durch die sich ungefähr vier Meter über der Erde teilenden Wurzeln eines anderen bequem ein großer Lastwagen hindurchfahren konnte. Während unserer Anwesenheit in Vancouver fiel gerade der Dominium-Tag, ein dem Independence-day der Union entsprechender Nationalfeiertag in Canada. Die Häuser waren daher festlich geschmückt, Musikbanden durchzogen die Straßen und alles gab in echt amerikanischer Weise seiner nationalen Begeisterung Ausdruck. (Tafel I.)

Unser Dampfer, die „Empress of China", lag bereits seit einigen Tagen im Hafen zur Abfahrt bereit, welche am 3. Juli 11 Uhr vormittags stattfinden sollte. Schon tags vorher hatten wir unsere Kajüten bezogen. Dank der Liebenswürdigkeit der Direktion der Canadischen Pacific R. R. und des Umstandes, daß das Schiff sehr schwach besetzt war, hatte jeder von uns wieder eine große, dreibettige Kabine zur alleinigen Benützung bekommen, ein nicht hoch genug zu schätzender Vorteil.

Die Canadian Pacific R. R. ist eine durchaus englische Gesellschaft, welche unter starker Einflußnahme der britischen Regierung vor allem einen möglichst raschen Verkehr vom Mutterlande nach der Westküste von Canada wie auch weiter nach dem Osten, insbesondere nach Hongkong vermitteln soll. Die englische Post ver-

läßt das Mutterland in Liverpool mit Schiffen der White star Line oder der Cunard Line nach Montreal, wo dieselbe sofort Anschluß an den Überland-Expreß der Canadian Pacific R. R. nach Vancouver findet, um hier von den eigenen Schiffen dieser Linie nach Japan weiterbefördert zu werden. Die für diesen Postdienst bestimmten drei Schiffe führen die Namen „Empress of China", „Empress of India" und „Empress of Japan", weshalb diese Linie kurzweg Empressline genannt wird. Diese drei Dampfer, die einander vollkommen gleichen, sind als Hilfskreuzer gebaut und jederzeit bereit, für die englische Kriegsmarine in Dienst gestellt zu werden. An den beiden Endpunkten der Linie, in Vancouver und Hongkong, befinden sich Magazine mit den erforderlichen Munitions- und Ausrüstungsgegenständen, und während sämtliche Schiffsoffiziere Reserveoffiziere der britischen Armee sind, besteht die Besatzung mit Ausnahme der chinesischen Dienerschaft aus englischer Marinemannschaft, worin für den Kriegsfall ein nicht hoch genug zu schätzender Vorteil gelegen ist. Diese Empreß-Dampfer sind 450 Fuß lang, 51 Fuß breit, haben einen Tiefgang von 36 Fuß, ein Tonnage von 6000 Registertonnen, besitzen Doppelschrauben und werden von einer dreifach Expansionsmaschine von 10000 Pferdekräften getrieben. Im Durchschnitte beträgt die Fahrgeschwindigkeit auf der Strecke Vancouver—Yokohama 15 Seemeilen, doch sind die Maschinen für eine regelmäßige Geschwindigkeit von 19 Seemeilen gebaut, ein Umstand, der dieser Linie eine schon wiederholt als mustergültig hingestellte Präzision in Einhaltung der Fahrzeiten ermöglicht.

Infolge Verspätung des Überlandexpreßzuges der Canadian Pacific R. R. verzögerte sich unsere Abfahrt über Mittag und dann auch infolge eingetretener Ebbe bis zum Abend und erst gegen 8 Uhr konnten wir die Anker lichten, um mit der unterdessen eingetretenen Flut durch die Narrows, eine den Hafen absperrende, ziemlich enge und seichte Stelle, in den offenen Sund hinauszugleiten, hinaus in den pacifischen Ozean, entgegen dem märchenhaften Lande der aufgehenden Sonne.

IX. AUF AMERIKANISCHEN EISENBAHNEN.

Ich will nicht von Amerika scheiden, ohne vorher einiges über die sozialen, wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse zu sagen. Was zunächst die letzteren anbelangt, sind dieselben, so wie vieles in Amerika, ganz anders als bei uns in Europa, daher auch gar nicht mit unserem Maßstabe zu messen. Der Grund hiefür liegt sowohl in den räumlichen, als auch in den allgemeinen, von unseren verschiedenen, amerikanischen Verhältnissen überhaupt.

Das Schienennetz der Vereinigten Staaten hatte am Ende des Jahres 1905 eine Länge von 217250 Meilen und hat im selben Jahre allein eine Verlängerung von 5000 Meilen erfahren.

Mehr als die Hälfte des gesamten Netzes ist in der Hand von sechs großen Gruppen vereint, welche in einzelnen Teilen des Landes geradezu monopolartige Rechte besitzen und den Wunsch nach der staatlichen Regelung der Tarife immer lauter werden lassen. Diese Gruppen sind: die Pensylvania-Eisenbahn mit 19000, Vanderbilt mit 23000, das Hillsystem mit 21000, Harriman mit 16000, Gould mit 20000 und das Rock-Islandsystem mit 16000 Meilen.

Nicht unerwähnt möge hier sein, daß die Sicherheit auf amerikanischen im Verhältnisse zu jener auf unseren Bahnen eine unverhältnismäßig geringe ist. Im Fiskaljahre 1904 gab es 6000 Zusammenstöße und 4800 Entgleisungen; ferner wurden im Eisenbahnbetriebe 9840 Personen getötet und 76553 verletzt. Bei der beschränkten Schadenshaftung der Bahnen in den meisten Bundesstaaten und der politischen Macht der Trusts ist allerdings nicht zu erwarten, daß sich diese Verhältnisse in der nächsten Zeit bessern werden.

Das Schienennetz der Vereinigten Staaten ist um die hochentwickelten Industriezentren des Ostens am dichtesten, westlich vom Mississippi hingegen noch sehr weitmaschig.

Im Gegensatze zur Eisenbahnpolitik der meisten europäischen Staaten sind in der Union noch alle Bahnen ohne Ausnahme im Privatbesitze, wobei diese nicht nur selbst trotz der großen Konkurrenz gute Geschäfte machen, sondern auch der Verkehr allenthalben zunimmt und ohne eine derartige Einflußnahme des Staates, wie wir sie bei uns in Europa gewöhnt sind, in die richtigen Bahnen geleitet wird. Allerdings ist, wie eben erwähnt, die Mehrzahl der Bahnen der Union durch einige wenige Bankhäuser oder Milliardäre

„kontrolliert“. Diese auf Trustbildung hinlaufende „Kontrolle“ mag ja, wie Kartelle überhaupt, ihre mannigfaltigen Nachteile und Auswüchse haben, eine Reihe von guten Wirkungen läßt sich derselben dennoch nicht absprechen.

Was die Schnelligkeit der amerikanischen Bahnen anbelangt, hat man von derselben in Europa gewöhnlich ganz falsche Vorstellungen. Die schnellsten Züge fahren auch in Amerika nicht schneller als z. B. in Frankreich oder in Deutschland, d. h. mit Geschwindigkeiten von durchschnittlich 85 km, wozu jedoch bei den großen räumlichen Entfernungen der einzelnen Stationen der Umstand beiträgt, daß auf einer Strecke derselben Länge viel weniger Zwischenstationen gemacht werden, als bei uns.

Diese schnellfahrenden Züge, welche zum Teile zur Verbindung der Bevölkerungszentren des Westens untereinander, zum Teile dem transkontinentalen Verkehre dienen, werden als „Limiteds“, „Flyers“, „State empire Express“ und verschieden anders bezeichnet und sind mit großem Luxus ausgestattet. Gleich wie unsere Orient-Expreß- oder D-Züge führen dieselben nur erste Klasse und sind auch nur nach Lösung einer Zuschlagskarte zum gewöhnlichen Ticket benützbar. Einer der schnellsten Züge ist der „State empire Express“ der New-York Central and Grand Hudson River R. R., der in acht Stunden die 715 km lange Strecke New-York—Buffalo zurücklegt.

Sobald man jedoch westlicher des Mississippi kommt, wird die Geschwindigkeit wesentlich geringer und es fahren dort Schnellzüge oft nicht viel rascher als bei uns gewöhnliche Personenzüge. Doch auch in den Fahrplänen des Westens kann man bei einzelnen Zügen größere Geschwindigkeiten finden. In Wirklichkeit dienen hier jedoch Fahrpläne nur zur allgemeinen Information und werden nur nach Möglichkeit eingehalten, so daß mehrstündige Verspätung die Regel und eine fahrplanmäßige Ankunft der Züge die Ausnahme ist. So konnte ich bei meiner Fahrt nach dem Westen für je 500 km mit einer sicheren Verspätung von einer halben Stunde rechnen. Hiezu trug ganz besonders die große Anzahl der nicht fahrplanmäßigen Aufenthalte bei. Während gemäß des Fahrplanes oft mehrere Stunden kein Aufenthalt sein sollte, hielt der Zug doch beinahe jede halbe Stunde, was natürlich bis Seattle eine hübsche Zeitdifferenz ausmachte. Und nicht genug daran, der Zug hielt sogar in jeder Station dreimal, einmal vor derselben, um Kohlen für die Lokomotive einzunehmen, das zweitemal beim Perron für die Passagiere und das drittemal hinter derselben, um Wasser zu nehmen.

Doch hieraus wird in Amerika wenig Aufhebens gemacht. Die Folge dessen, wie der privatwirtschaftlichen Organisation der Bahnen, von denen keine auf die andere irgendwelche Rücksichten nimmt, ist, daß Anschlüsse an andere Bahnen entweder überhaupt nicht vorhanden sind oder nicht erreicht werden, was den Reisenden, der mit bestimmten Terminen rechnen muß, zwingt, die Reise stets mit einem entsprechenden Sicherheitskoeffizienten früher anzutreten.

Bei dieser Art der Betriebsführung darf allerdings die große Zahl der Eisenbahnunfälle nicht verwundern; im Gegenteil ist es zum Staunen, daß dieselbe nicht eine noch viel größere ist. Die Ursache liegt hiebei vor allem in der sorglosen Willkür in der Einhaltung des Fahrplanes. Weiter liegt in der völlig freien Konkurrenz der Bahnen der Grund zu dem Bestreben, jede Konkurrentin durch möglichste Schnelligkeit zu überbieten, was allerdings in der Regel sehr auf Kosten der Sicherheit des Betriebes geht. Doch hierauf kommt es eben in Amerika dort, wo es sich um das Verdienen des Geldes handelt, nicht an. Aber auch dort, wo in der Regel die Fahrgeschwindigkeit eine geringe ist und wegen der Beschaffenheit der Betriebsmittel und des Oberbaues sein muß, bringen die großen Verspätungen es mit sich, daß man dieselben durch schnelleres Fahren wieder einzubringen trachtet, und gerade hiebei geschehen die meisten Unglücksfälle.

So kann man fast täglich in den nach Sensationen suchenden amerikanischen Zeitungen in großen Lettern und in möglichst auffälliger Weise Berichte über Eisenbahnunfälle mehr oder minder großen Umfanges lesen, und ein Amerikaner in Vancouver sprach mir gegenüber seine Verwunderung darüber aus, daß ich, obwohl ich ganz Amerika durchquert, keinen Eisenbahnunfall erlebt hätte, wie auch — denn dies täte in Amerika jeder Reisende —, daß ich keine Versicherung für den Fall meines Verunglückens eingegangen wäre. —

Was die bauliche Beschaffenheit der amerikanischen Bahnen anbelangt, so steht dieselbe mit Ausnahme der Hauptlinien des Ostens weit hinter unserer zurück. Die Bahnen sind eben dort reine Privatunternehmungen, die im Gelderwerbe ihre einzige Aufgabe sehen, wobei es ihnen nur darauf ankommt, eine finanzierte Linie möglichst bald dem Verkehre zu übergeben, und Solidität des Baues und der Konstruktion nur in soweit berücksichtigt wird, als es das eigene Interesse erfordert. Das oberste Prinzip ist hiebei natürlich, daß der Bau möglichst wenig koste. Daher sind z. B. auch heute noch Kreuzungen der Bahn mit Straßen oder sogar mit anderen Bahnen im Niveau die Regel. Vor einer solchen Kreuzung bleibt



Abb. 11 Tsugumi-Schlägerin (zu S. 202)

der Zug stehen und setzt erst, nachdem der Zugsführer zur Kreuzung geeilt ist und sich davon überzeugt hat, daß von der anderen Seite nicht auch ein Zug herbeieilt, die Fahrt fort. Wie leicht hiebei bei Finsternis oder Nebel ein Unglück geschehen kann, ist wohl klar. Auch auf Bahnhöfen fehlt es regelmäßig an Über- oder Unterführung und Expreßzüge fahren oft wie unsere Straßenbahn inmitten der Straße auf der Fahrbahn, nur mittels einer Glocke die Fußgänger zum Ausweichen auffordernd. Der Unterbau besteht, wie ich dies speziell bei der Northern Pacific R. R. westlich von S. Paul sah, oft nur aus Flugsand, in dem die vielfach schon verfaulten oder teilweise verbrannten Holzschwellen eingebettet sind, die Böschungen sind auch bei bedeutender Höhe so steil, daß, ohne Mauerwerk zu verwenden, der natürliche Böschungswinkel überschritten ist. Die Dammkrone ist in der Regel so schmal, daß die beiden Schienen knapp an den Böschungsrand zu liegen kommen. Ebenso konnte ich die verschiedensten Mängel am Oberbaue beobachten. Die oft sehr kurzen Schienen haben zum Teile noch recht kleine Profile; zur Schienenverbindung waren wohl Laschen mit sechs Löchern in Verwendung, an denselben waren jedoch in der Regel nur vier

mit Nieten versehen, während zwei leer waren. Auf langen Strecken sah ich sogar Laschen mit nur zwei Nieten in Verwendung und dies gerade dort, wo an dieselben die größte Anforderung gestellt wird, nämlich in den steilen Gebirgsstrecken der Rocky Mountains. Und während bei den modernen europäischen Bahnen die Schienen zum mindesten unter dem Stoße oder zu beiden Seiten der Lasche auf stählernen Unterlagsplatten über den Schwellen liegen, oft aber überdies bei jeder Schwelle auf solchen Platten befestigt sind, konnte ich das letztere nirgends, das erstere aber auch nicht überall beobachten; man hatte die Schienen einfach auf die Schwelle aufgenagelt.



Abb. 12 Schauspielerin (zu S. 202)

Wie mit dem Baue steht es auch mit dem Betriebe der Bahnen. Vor allem sind die Schienenwege infolge des nach unseren Begriffen gänzlich unzureichenden Beamten- und Aufsichtspersonales beinahe gar nicht bewacht, so daß einerseits durch Naturereignisse, anderseits durch verbrecherische Menschenhand für die daherrasenden Züge leicht unbemerkt Gefahren bereitet werden können. Da ein so dichtes System von Wachhäusern, wie es bei uns üblich ist, bei so großen räumliche Entfernungen sehr kostspielig wäre, wird

die Aufsicht nur in der Weise verrichtet, daß täglich einmal ein Bahnbediensteter auf einer Draisine die ihm zur Überwachung anvertraute Strecke abfährt; daß dies nicht genügt, ist wohl einleuchtend und noch immer hört man daher zeitweilig von irgend einem kühnen Attentate auf einen Expreßzug. So wurde erst jüngst, ganz kurze Zeit vor meiner Ankunft in Amerika, auf der Canadian Pacific R. R. ein Zug von in demselben verborgenen Räubern zum Halten gebracht, der Lokomotivführer gefesselt und die Zugskassa ihres reichen Inhaltes beraubt, worauf die Verbrecher auf der Lokomotive selbst das Weite suchten und über alle Berge waren, bevor man an deren Verfolgung gehen konnte. Die entführte Lokomotive fand man später viele Meilen entfernt wieder.

Im weiten Westen fahren die Züge weder mit Zeit- noch mit Raumdistanz, vielmehr muß sich jeder Zug selbst sichern, was im gegebenen Momente durch Voraus- oder Zurücksenden von Bediensteten geschieht.

Sehr verschieden von der unsern ist die Einrichtung der Personenwägen in Amerika. Jeder Waggon besteht nur aus einem einzigen Raume für 60 bis 70 Personen, durch welchen in der Mitte zwischen den Bänken der Gang läuft, was, wie bei unseren D-Zügen, die freie Kommunikation durch den ganzen Zug ermöglicht. Der Grund, warum man nicht wie bei uns Waggons mit Abteilungen führt, liegt darin, daß in solchen abgeschlossenen Räumen häufig Raubanfälle vorkamen. Beiderseits des Mittelganges befinden sich zwei, nicht besonders gut gepolsterte Sitzplätze, deren Lehne, je nach der Fahrtrichtung umgeklappt werden kann, wie dies seit einiger Zeit auch schon bei uns von einzelnen Eisenbahnen eingeführt wurde. Für das Handgepäck sind nirgends Netze oder Behälter vorhanden, dasselbe muß vielmehr unter dem eigenen Sitze untergebracht werden. Da dieser Raum in der Regel sehr niedrig ist, sind auch die amerikanischen Reisekoffer entsprechend gebaut, sehr schmal und aus besonders starkem Leder, denn die Behandlung des Gepäckes ist schonungslos. Das Rauchen ist nur in den Rauchwaggons gestattet, eine bei der bekannten Spucksitte der Amerikaner nur zu billigende Einführung. Das Schlafen in diesen Wagen, deren Bänke nicht in Betten umgewandelt werden können, gehört wegen der schmalen Sitze nicht zu den Annehmlichkeiten. Um so bequemer dagegen sind die Pullman Cars ausgestattet. Dieselben haben eine Länge von 20 Metern, ruhen auf zwei je zwei- oder meistens dreiachsigen Drehgestellen und sind so gut gefedert, daß man in den-



selben das eine längere Bahnfahrt bei uns so unangenehm gestaltende Stoßen nicht spürt und daher lange Reisen viel besser verträgt. In denselben befindet sich gewöhnlich nebst dem allgemeinen großen Raum noch an jedem Ende eine separierte Abteilung für vier Personen, ein sogenannter State Room, für dessen Benützung allerdings eine weitere Aufzahlung zu leisten ist. Die Sitze der Pullmans sind sehr bequem, oft nicht zu zweien nebeneinander auf einer Bank, sondern sesselförmig mit bequemen Lehnen und eine vollkommen freie Drehung um eine Achse gestattend. Des Nachts werden hier die Sitze zusammengeklappt und Lagerstätten hergerichtet, die, was Länge, Breite und Bequemlichkeit wie auch Reinlichkeit anbelangt, bei uns in Europa allerdings ihres Gleichen suchen. Die in zwei Etagen übereinander angebrachten Betten sind, wie ich schon früher erwähnte, gegen den Mittelgang nur durch einen leichten Vorhang abgeschlossen, was jedoch in Amerika trotz des Fehlens besonderer Abteilungen für Damen keineswegs unangenehm empfunden wird. Dies liegt eben einerseits in der Stellung der Frau in Amerika überhaupt, anderseits aber auch in der Gleichgültigkeit gegen die Mitreisenden. Außerdem findet man in vielen Zügen noch Friseure, Bäder, Bibliotheken, oft auch Stenographen mit Schreibmaschinen. Bei Tag sind weiter Aussichts- (Observation cars) und Speisewagen (Dining cars) eingestellt, während man in sogenannten Buffet cars jederzeit kalte Speisen erhält. Was Getränke anbelangt, ist es für denjenigen, der dem Nationalgetränk Whisky keinen Geschmack abgewinnen kann, in Amerika überhaupt, wie ganz speziell bei Eisenbahnfahrten schlecht bestellt. Weine sind entweder furchtbar teuer oder wie die hier viel getrunkenen Californier sehr stark, Biere entweder an und für sich recht schlecht oder zum mindesten sehr warm und Whisky-Soda ist eben nicht jedermanns Sache. Außerdem spürt man auch hier die Temperenzbewegung und es dürfen Sonntags im ganzen Gebiete der Union, innerhalb des Gebietes einiger Prohibitivstaaten jedoch überhaupt gebrannte geistige Getränke nicht verabreicht werden.

Die Bedienung in den Zügen wird durch Neger besorgt, und zwar recht schlecht. Sind die Neger für den persönlichen Verkehr an und für sich wohl die unsympathischste Rasse, so bekommt man sie hier, wo man mit ihnen tagelang auf so engem Raume beisammen wohnt, vollends satt. Langsam, indolent, faul und träge, stehen sie um die Passagiere, sitzen bequem auf den Sesseln der Pullmans, ohne auch nur daran zu denken, für die Reisenden einen

Handgriff zu tun, der nicht früher durch einen sanften Händedruck besonders entlohnt worden wäre.

Trotz all der Bequemlichkeiten dieser Luxuswagen weisen dieselben doch vom Standpunkte der Sicherheit der Reisenden ganz beträchtliche Fehler in der Konstruktion auf, die eben auch wieder im Sparen mit dem Raume ihren Grund haben. Vor allem sind die bei den obenerwähnten Staterooms vorüberführenden Gänge derartig schmal, die Fenster im ganzen Waggon so klein, daß im Falle eines Umkippens, schon bei nur geringen Deformierungen des Wagens ein Entkommen der Passagiere kaum denkbar ist. Weiter wird die Beleuchtung beinahe durchaus mit Gas besorgt, so daß bei einem Unfalle zu dem oben Erwähnten noch die Gefahr eines Brandes hinzukommt.

Die Züge werden aus zwölf bis fünfzehn derartiger Pullmans oder Personenwagen, weiter aus zwei bis drei Gepäckwagen zusammengestellt und erfordern oft drei Lokomotiven zur Fortbewegung. Bei der Länge und dem ungeheuren Gewichte dieser Züge wie auch infolge der starken Kurven ist es nichts Seltenes, daß die Kuppelungen reißen, wie auch wir dies auf der Fahrt von der Wasserscheide der Rocky Mountains in das Tal des Columbia River erlebten, glücklicherweise infolge der Talfahrt ohne weiteren Unfall. Die Kuppelungen, welche sich zwischen den Puffern befinden, wirken selbsttätig durch kräftiges Anfahren der Waggons. Da sich das richtige Maß der erforderlichen Kraft nicht so genau bestimmen läßt, kommen beim Ankuppeln vielfach Brüche der Kuppelungen vor.

Die Stationsgebäude sind, ausgenommen in den großen Städten des Ostens, in der Regel höchst primitiv. Die Abfahrt des Zuges wird nur durch ein „all aboard" des Zugführers angekündigt. Im Zuge erscheint der Kondukteur und übernimmt gegen Ausfolgung eines Kontrollbillets (Scheck) das gelöste Ticket, um es uns erst vor Verlassen des Zuges wieder zu übergeben. Das Verlassen des Zuges ist auf eigene Gefahr überall gestattet. So sah ich wiederholt Farmer auf freiem Felde vom Zuge steigen, wenn derselbe gerade in langsamer Fahrt war und ihre Farm in der Nähe lag.

X. DER AMERIKANER UND SEINE BEWERTUNG DER MATERIELLEN UND IDEELLEN GÜTER.

Die eben geschilderte Art der Einrichtung der amerikanischen Eisenbahnwaggons wie auch die lange Dauer der Fahrten bringt es mit sich, daß man während derselben mit den verschiedensten Leuten bekannt wird. Nach einem Bundesbeschlusse gibt es ja nur eine Wagenklasse, so daß man oft neben den merkwürdigsten Leuten zu sitzen kommt und hiebei Gelegenheit findet, den Charakter des gewöhnlichen Amerikaners, seine guten und schlechten Seiten näher kennen zu lernen.

Eines allerdings hat man bald weg, nämlich daß dem Wesen des Amerikaners durch das unermüdliche Streben nach Geld ein zur zweiten Natur gewordener Typus aufgeprägt ist. Großer Reichtum ist die einzige Triebfeder des echten Yankee, danach geht all sein Streben, dadurch wird all sein Tun und Lassen beeinflußt. Dieser uns Europäern unbegreifliche Gelddurst beherrscht nicht nur das ganze geschäftliche, sondern auch das gesellschaftliche Leben, dem höhere Ideale beinahe ganz fremd sind, ja der Amerikaner findet es völlig unbegreiflich, daß man Ziele, die keine materiellen Vorteile bieten, überhaupt verfolgen könne.

Während jedoch das Streben nach dem Gelde auch anderwärts zu finden ist, unterscheidet sich dies wesentlich von der Art, wie wir es hier finden. Den Amerikaner befriedigt nämlich nicht der Besitz des Geldes, sondern dessen Erwerb; nicht so sehr unermeßliche Güter sein eigen zu nennen, als vielmehr immer neue durch Spekulation, Glück, durch mehr oder minder gewagte und erlaubte Geschäfte zu schaffen, darin sieht er seinen Stolz.

Die Folgen dieser Rasseneigentümlichkeiten zeigen sich im ganzen amerikanischen Leben. Das unbegrenzte Streben nach Reichtum und Macht, hat Gegensätze gezeitigt, wie wir sie in Europa bei weitem nicht finden: auf der einen Seite einige wenige Milliardäre, in deren Händen sich der größte Teil des Nationalvermögens, die Industrie, die Verkehrsmittel, die fruchtbaren Ländereien vereinen, auf der anderen ein ungeheures Proletariat in scheinbarer Freiheit, indes von jenen vollkommen abhängig.

Zur Erreichung des obenerwähnten Zieles läßt der Amerikaner kein Mittel unbenützt, gleichgültig ob hiedurch fremde Interessen,

seien es private oder öffentliche, geschädigt werden oder nicht. Vor allem bedient er sich hiebei der Politik. Im Interesse oder an der Spitze einer einflußreichen Partei kümmert er sich sehr wenig um das, was des Volkes Wohl erheischt, sondern reißt die politische Macht an sich, um aus derselben für sich materielle Vorteile zu ziehen. Zu politischem Einflusse zu gelangen ist jedoch in Amerika nicht so schwer, wenn man nur über das nötige Geld verfügt. Dem Amerikaner sind eben von materiellen Zielen losgelöste Begriffe einer idealen Politik völlig fremd und die breiten Massen des Volkes werden nur durch Stimmenkauf und Bestechung von der Plutokratie ihren Zwecken dienstbar gemacht. Die Politik in der Union wird nur vom Gelde beherrscht und die politische Macht liegt heute ausschließlich in Händen der Trusts, Pools und wie diese Assoziationsformen des Kapitales sonst noch heißen mögen, sowie der in denselben führenden Magnaten. Diese allein haben in der inneren, wie in der äußeren Politik die Führung, nach ihren Vorteilen werden Zoll- und Handelsverträge, die Währungs- wie die ganze Wirtschaftspolitik bestimmt, während das gemeine Volk von der Gesetzgebung so gut wie ausgeschlossen ist. Wohl kommt es ab und zu vor, daß Präsident Roosevelt mit den ihm eigentümlichen kräftigen Worten sich gegen die Übergriffe dieser Machtfaktoren wendet, doch über solche Worte und einige nichtssagende Verfügungen kommt es selten hinaus, was ja auch ganz erklärlich ist. Vor allem ist die Macht des Präsidenten nach der Konstitution eine sehr beschränkte und weiter ist dieser eben auch nur von irgend einer der mächtigen Parteien zu ihren Zwecken in die Höhe gehoben worden, so daß es höchst undankbar von ihm wäre, jenen, die ihm die Macht gaben, dieselbe nun fühlen zu lassen.

Während die ursprüngliche Staatenföderation eine typische Demokratie darstellte, ist heute wohl außer auf dem Papiere hievon nichts mehr übrig und die Union das Prototyp einer Plutokratie mit allen ihren Auswüchsen.

Daß diese Veränderung, welche die Machthaber allerdings ableugnen, von den schädlichsten Folgen für das ganze Gemeinwesen sein mußte, ist wohl erklärlich. Nicht allein, daß es die herrschenden Parteien verstanden haben, die Macht, die dem Parlamente nach der Konstitution zukommt, in der weitgehendsten Weise für ihre Zwecke auszunützen, daß die Gesetzgebung ganz in ihrem Interesse funktioniert, auch die exekutive, ja auch die richterliche Gewalt ist völlig von ihnen in Abhängigkeit geraten. Nicht nur politische Macht

ist eben käuflich, sondern auch Recht; nur derjenige kann auf das ihm gebührende Recht Anspruch erheben, der über das nötige Geld verfügt, um sich dasselbe zu erkaufen.

Und so steht es in Amerika mit allem. In keinem Lande moderner Zivilisation sind die Grundsätze der Freiheit und Gleichheit vor dem Gesetze so mit Füßen getreten, wie gerade in jenem, welches bei uns mit Vorliebe als der Inbegriff der Freiheit und Gleichheit hingestellt zu werden pflegt.

Ich will hier noch eines der wichtigsten Mittel Erwähnung tun, dessen sich die Parteien in Amerika zur Erreichung ihrer Zwecke bedienen, der Presse, die hier noch viel mächtiger ist, als in andern Ländern. Was die Zahl der erscheinenden Zeitungen anbelangt, schreitet Amerika wohl so ziemlich an der Spitze der Kulturstaaten. Der kleinste Ort hat seine mehr oder minder unbedeutende Zeitung und gerade diese sind es, die, auf materielle Unterstützung angewiesen, dazu benützt werden, Einfluß und Parteigänger zu sammeln. Weniger groß ist dagegen die Anzahl der wirklich bedeutenden Zeitungen, die wie „New-York Herald", „New-York Times", „New-York World" oder „S. Francisco Chronicle" in den großen Verkehrszentren ihren Sitz haben, in der Regel im Besitze eines der großen Trusts stehen und in dessen Interesse schreiben. Diese Unternehmungen sind wohl in erster Linie auf Gewinn berechnet, während ihnen die Politik aber wiederum als Mittel zum Zwecke dient. Bei der kolossalen Auflage dieser bedeutenden Tageszeitungen ist der Gewinn auch in der Regel ein dementsprechender. — Die Zeitung gehört in Amerika zu den Artikeln des täglichen Lebens, es gibt hier kaum einen Ort, an dem mehrere Personen zusammenzukommen pflegen, ohne daß man dort Zeitungen zu kaufen erhielte; so an allen Straßenkreuzungen, auf den kleinsten Eisenbahnstationen, in allen Zügen. Die großen Tagesblätter New-Yorks erscheinen vier bis sechsmal während des Tages und der Nacht, abgesehen von den eventuellen Extraausgaben, und alle Auflagen sind in kurzer Zeit stets vergriffen. Das Zeitunglesen ist dem Amerikaner eben unentbehrlich; so wird man z. B. in den Zügen der Subway, der Eleveted oder der Straßenbahn in New-York kaum einen Amerikaner sitzen sehen, der nicht in eine Zeitung vertieft wäre, desgleichen in Restaurants, Klubs, Bars. Man sagte mir, daß man in Amerika sofort in jemandem, der ohne Zeitung im Coupé säße, einen Fremden erkenne. Dem Amerikaner bleibt im Drange der Geschäfte nur hier Zeit, sich über den Lauf der Dinge in der Welt zu infor-

mieren. Die Tagespresse ist aber auch in der Regel alles, was der Durchschnittsamerikaner liest. Von hier schöpft er die Tagesneuigkeiten, hier sucht er sich mit Kunst, Wissenschaft und Literatur bekannt zu machen, hier findet er eine leichte und seichte Belletristik zur Zerstreuung.

Das geistige Niveau all dieser Zeitungen ist mit geringen Ausnahmen ein sehr niedriges. Hauptzweck bleibt das Geschäft, auf die Mittel wird vom Unternehmer nicht viel gesehen. Die Folge ist, daß wohl keine andere Presse mit ihren Nachrichten so weit von der Wahrheit entfernt ist, wie gerade die amerikanische. Es gibt kein Ereignis, keine Tatsache, die nicht zu irgend welchem Zwecke der Parteipolitik tendenziös ausgenützt würde. Anderseits wird dem Bedürfnisse der durch das unermüdliche Geschäftsleben überreizten Nerven der Leser nach Sensation vor allem durch die Art und Weise der äußeren Ausstattung der Zeitungen, durch großen und auffälligen Druck, aber auch durch Aufbauschen der geringsten Kleinigkeiten zu einem Tagesereignisse erster Ordnung entsprochen.

Selten wird man in der amerikanischen Tagespresse einen tieferen Gedanken finden, all die vielen langatmigen Artikel sind in der Regel nur geistlos aneinandergereihte Worte, denen man bei etwas näherer Betrachtung sofort ansieht, daß sie nur dazu dienen, das Oberflächliche des Inhaltes zu verdecken.

Dennoch sagt gerade diese geistige Kost dem Amerikaner zu, und zwar wohl deshalb, weil er sich in diesem geistigen Milieu zuhause findet. Wenn man der Bildung der Amerikaner auf den Grund geht, wird man bald zur Überzeugung gelangen, daß das Niveau derselben mit wenigen Ausnahmen ein recht niedriges ist, äußerlich allerdings aufgeputzt und gehoben durch ein auf den ersten Blick oft blendendes aus Zeitungen erworbenes höchst oberflächliches Wissen ohne jede tiefere Grundlage. Der Urgrund liegt auch hiefür darin, daß das Wissen dem Amerikaner nur Mittel zum Zwecke ist. Nur dort, wo aus Wissen und Können für ihn ein materieller Vorteil herausschaut, ist er bestrebt, sich dasselbe anzueignen.

Diesem Prinzipe entspricht auch ganz das amerikanische Unterrichtssystem, das vorwiegend darauf hinausläuft, die für die Bedürfnisse des geschäftlichen Lebens dienenden Kenntnisse zu vermitteln, und dies sowohl in den unseren Volksschulen entsprechenden Grammar schools, wie in den Colleges. Diese letzteren sind eigentlich Fachschulen, welche ganze Disziplinen mit unglaublicher Schnel-



Verlag v. Karl W. Hiersemann, Leipzig

Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Bestellung eines Reisfeldes

ligkeit, oft in nur vier bis sechs Monaten durcharbeiten. Auch die nächst höhere Kategorie von Schulen, die Universities, sind lange nicht mit unseren Universitäten auf dieselbe Stufe zu stellen, sondern sind eigentlich auch nur höhere Fachschulen, in welchen man sich keineswegs das ganze eine Disziplin umfassende Wissen in möglichst umfassender theoretischer Weise, sondern nur mit tunlichster Schnelligkeit das für den Gelderwerb Nötige aneignet.

Dies alles bringt es mit sich, daß Amerika trotz des gewal-



Abb. 13 Geishas (Tänzerinnen) (zu S. 203)

tigen Vorsprunges, den es in so vielen Beziehungen vor dem alten Europa hat, doch gerade, was rein theoretische Wissenschaften anbelangt, verhältnismäßig wenig geleistet hat. Der Amerikaner liebt es eben nicht, sich mit Gegenständen zu befassen, welche ihn seinem Lebenszwecke entfremden, d. h. keinen Gewinn in greifbare Nähe stellen.

Erst in der letzten Zeit ist in diesen Verhältnissen eine Besserung eingetreten. Dank einer bei uns in Europa ganz unbekannten Munifizenz von Leuten wie Rockefeller, Morgan, Carnegie usw., anderseits aber auch auf Initiative einzelner Korporationen und mit

Unterstützung des Staates, der sich der Einsicht der Notwendigkeit nicht verschließen konnte, sind in zahlreichen Städten der Union große Bibliotheken entstanden, die, den weitesten Schichten des Volkes frei zugänglich, dazu dienen sollen, dasselbe mit der Wissenschaft in engeren Kontakt zu bringen. Ein Besuch in einem der bis auf den letzten Platz gefüllten Lesesäle dieser Bibliotheken überzeugt uns davon, daß dieselben ihren Zweck erfüllen.

Die obenerwähnte Auffassung vom Werte der materiellen und immateriellen Güter beherrscht natürlich auch die amerikanische Literatur, abgesehen von der Tagespresse. So umfangreich dieselbe auf dem Gebiete der Technik und Industrie ist, so spärlich sind originelle Produkte philosophischer und theologischer Richtung; auch die Literatur ist eben vorwiegend dem Gelde und den materiellen Gütern dienstbar gemacht.

Doch dies nur, weil es mir während meines kurzen Aufenthaltes in Amerika besonders in die Augen fiel. Es würde eine Literatur für sich füllen, wollte ich auch nur die hier angedeuteten Fragen des näheren erörtern, wollte ich all die großen Probleme des amerikanischen Kulturlebens mit seinen Licht- und Schattenseiten in den Kreis meiner Betrachtungen ziehen.

XI. ÜBER DEN STILLEN OZEAN.

Nun wieder zurück nach Vancouver. Langsam steuerte die „Empress of China“ im Glanze der untergehenden Sonne von einem kundigen Lotsen geführt durch all die zahlreichen grünen Inseln des Puget-Sundes. Ungefähr um 2 Uhr nachts passieren wir Viktoria, die auf der Vancouver-Insel gelegene Hauptstadt von Britisch Columbia, wo mit dem Lotsen die letzte Post ans Land geht, und nach wenigen Stunden schon sind auch die hohen Berge unter dem Horizonte verschwunden, eine endlose Wasserfläche bleibt für volle 13 Tage unsere Umgebung.

Der von der Empress Line beobachtete Kurs ist der des kürzesten Meridianes zwischen Vancouver und dem fernen Osten und die Reise ist bei einer Länge von 4300 Meilen ungefähr acht bis zehn Tage kürzer als auf allen anderen Linien.

Während des ersten Tages auf hoher See begleitete uns noch

hie und da eine Möve oder ein anderer Seevogel, doch dann war unser Schiff allein auf dem weiten Meere und mußte in sich alles bieten, um uns für 13 Tage zu zerstreuen und bei guter Laune zu erhalten. Während der ganzen Überfahrt war das Wetter ziemlich schlecht; wohl war das Meer mit Ausnahme eines einzigen Tages fast spiegelglatt, doch regnete es beinahe täglich, und je weiter wir nach Norden kamen desto kälter wurde es. Als sich am 9. Juli bei einer Temperatur von nur + 1° C der Nebel etwas gehoben hatte, bot sich uns ein prächtiger Anblick. In einer Entfernung von ungefähr 15 Seemeilen ragten mächtige Berge, bis zum Horizonte herunter mit Schnee und Gletschern bedeckt, mit pittoresken Spitzen aus dem Meere empor, die Aleuten. Diese Inseln sind wegen ihres winterlichen Klimas und des dort beinahe beständig herrschenden Nebels nur während des Sommers von amerikanischen Fischern und Pelzjägern bewohnt; doch beabsichtigt die amerikanische Regierung neuerdings auf der größten derselben, auf Atka, eine Flottenstation zu errichten, um dem fernen Osten hier näher zu sein. Auch sind die Straßen zwischen den einzelnen Inseln noch wenig vermessen; doch würde, falls dies einmal der Fall wäre, die Fahrt von Amerika nach Japan zwischen diesen Inseln und durch das Behring-Meer bedeutend gekürzt werden. Auch soll für eines der projektierten transpacifischen Kabel auf einer dieser Inseln eine Landstation errichtet und dasselbe von hier über die Kurilen nach Kamtschatka zum Anschlusse an das sibirische Telegraphennetz geführt werden.

Abgesehen von dieser kurzen Episode war die Fahrt höchst monoton, insbesondere deshalb, weil die ganze Zeit so dichter Nebel herrschte, daß man nicht auf Schiffslänge sehen konnte, und was dies auf hoher See zu bedeuten hat, ist ja bekannt. Nach den Seepolizeivorschriften hätte die Sirene uns Tag und Nacht mit ihrer lieblichen Musik entzücken sollen. Doch hievon wurde, wohl um die etwas schwachen Nerven einiger englischen Ladies zu schonen, auf Befehl des Kapitäns, eines übrigens sonst recht sympathischen alten Seebären, Abstand genommen. Für uns andere, mit den Gefahren der See mehr vertraute Reisende hatte dies eigentlich die entgegengesetzte Wirkung. Wir konnten uns trotz der gegenteiligen Versicherung des Kapitäns der Angst vor einem Schiffszusammenstoße nicht entschlagen. Dieser motivierte das Unterlassen des Pfeifens mit der Sirene damit, daß auf der von uns benützten Linie beinahe nie ein Schiff gesichtet werde und höchstens kleine Fischerfahrzeuge zu finden seien. Immerhin wäre es ja möglich gewesen, daß ein durch Sturm

oder im Nebel verschlagenes Schiff so weit von seinem Kurse abgekommen wäre und führungs- oder steuerlos hier herumtriebe.

Der Schiffsverkehr zwischen Amerika und Asien ist gegenwärtig allerdings noch ein unverhältnismäßig schwächerer als der zwischen Amerika und Europa. Zu den wichtigsten Linien gehört die Oriental und Occidental Dampfschiffahrtsgesellschaft: von S. Francisco über Honolulu nach Yokohama 18 Tage oder ohne Berührung von Honolulu 16 Tage. Von den bei Harland und Wolf in Belfast erbauten Passagierdampfern dieser Linie hat die Doric 4600, die Coptic 4500 und die Gaelic 4300 Registertonnen.

Denselben Kurs und dieselbe Fahrzeit hält die Pacific Mail mit den in Amerika gebauten Schwesterschiffen Siberia und Korea (mit je 18000 Tonnen Deplacement). Außerdem verkehren zwischen S. Francisco und Yokohama noch die Dampfer Nippon-Maru, Amerika-Maru und Hongkong-Maru der japan. Linie Toyo Kisen Kaisha, während zwischen Yokohama und Seattle die Schiffe der bedeutendsten japanischen Linie, der Nippon Yusen Kaisha, fahren. Endlich wäre noch die Schiffahrtslinie der Northern Pacific Railroad zu erwähnen, die den Verkehr von Seattle nach Japan vermittelt und in jüngster Zeit einige Schiffe von ganz ungeheuren Dimensionen in Dienst stellte, die jedoch infolge Konstruktionsfehlern auf ihren transpacifischen Fahrten regelmäßig irgend einen Defekt erlitten; auch kam es wiederholt vor, daß diese Schiffe wegen ihres großen Fassungsraumes nicht den entsprechenden Kargo aufbringen konnten und daher ihre Abfahrt auf Wochen verschieben mußten, beides Umstände, infolge welcher diese Linie vom reisenden Publikum nicht gesucht wird.

Alle diese Linien haben ihren Kurs bedeutend südlicher und auch die Schiffe unserer Linie fahren auf der Rückreise um einige Breitegrade tiefer.

Tatsächlich bekamen wir auch während der ganzen Reise auf hoher See nicht ein einziges Schiff zu Gesicht. Auch keine Eisberge, die sich so oft auf der Fahrt zwischen Europa und Amerika unangenehm bemerkbar machen, gibt es hier; dieselben werden vielmehr durch die Felsen der schmalen Behringsstraße hoch im Norden zurückgehalten. Ein Wallfisch, hie und da ein Seehund oder einige fliegende Fische, in warmen Nächten manchmal Seeleuchten, das sind die einzigen erwähnenswerten Ereignisse. Auch die ganze Bewegung des Meeres ist eine andere als im atlantischen Ozean, dort die kurzen und steilen, vielfach gebrochenen Wellen, hier die langen

und regelmäßigen Wogen, die dem Schiffe einen viel ruhigeren Gang gestatten.

Überhaupt unterscheidet sich das Schiffsleben hier sehr bedeutend von jenem auf den transatlantischen, insbesondere den deutschen Dampfern. Schon die Mitreisenden sind hier anderer Art als am atlantischen Ozean. Drüben eine lustige, lebensfrohe Gesellschaft, die nur an Unterhaltung und Vergnügen denkt, viele Mädchen, Frauen und junge Leute, die jede Gelegenheit zum Tanze benützen, dabei eine vorzügliche Schiffskapelle, dies alles bei einer exquisiten Verpflegung, den ausgesuchtesten Gerichten und Getränken; hier wohl die größte Mannigfaltigkeit, was die Nationalität der Passagiere anbelangt, während deren Qualität allerdings manches zu wünschen übrig läßt. Hier ein Seiden- oder Opiumhändler aus China, der bald das Jubiläum seiner 20. Reise um die Welt feiern wird, hier ein Pflanzer aus Manila oder Java, ein Perlenhändler aus Siam. Wenigstens etwas trug zu unserer Belustigung ein Mr. Wong Yap, ein vornehmer Chinese aus Kanton, bei; derselbe war zwar, wie auf seiner Visitenkarte in englischer Sprache zu lesen stand „commercial representant of the Chinese Empire to the exposition in St. Louis", sonst aber das Original eines Chinesen. Aus einer Mandarinenfamilie stammend hatte er, wie er erzählte, die hohe Prüfung in Peking bestanden und war für 1½ Jahre von seiner Regierung zur Ausstellung nach S. Louis gesendet worden. In einem ans Unverständliche grenzenden Englisch erzählte er uns von seinen Abenteuern und Erfahrungen in Amerika und schien so völlig von den amerikanischen Einrichtungen bezaubert, daß er den Kopf voller Reformen hatte, die er nun in China einführen wollte. Wir fürchteten jedoch alle, es würde ihm seine Reformfreudigkeit in der Heimat bald den Kopf kosten.

Unter den zahlreichen Missionären, die wegen der ihnen von der Schiffahrtsgesellschaft gewährten Fahrtbegünstigungen zur Freude der übrigen Passagiere mit Vorliebe die Empress Dampfer benützen, befand sich auch ein Rev. Dr. J. Leonard Lewy, wie in der Vancouver Gazette am Tage unserer Abreise zu lesen stand, einer der hervorragendsten Rabbiner des Ostens, der vor kurzer Zeit in Pittsburg Pa. eine Friedensgesellschaft gegründet hatte und nun auf dem Wege nach Japan war, wo er den Mikado und andere Staatsmänner über die Friedensaussichten interviewen wollte. Wie ich später erfuhr, nahm er auch tatsächlich an den zu Ehren des Kriegssekretärs Taft in Tokio veranstalteten Festlichkeiten teil. Im übri-

gen glich er so ziemlich unseren bekannten Landsleuten aus Bisenz. Derselbe beschäftigte sich, wie er gerne erzählte, viel mit Theosophie und Philosophie, ist der Gründer einer reformiert jüdischen Sekte und ließ es sich nicht nehmen, den ohnehin am Schiffe aufs strengste beobachteten englischen Sonntag auch noch am Abende durch eine Predigt mit einer folgenden theosophischen Dissertation zu verherrlichen, in welcher er allerdings mehr von allem anderen als von religiösen Dingen sprach. Vor und nach dieser Predigt aus dem Munde des Rabbis wurden merkwürdigerweise von den beinahe vollzählig versammelten Angehörigen der High church Psalmen aus dem Common Prayer gesungen.

Unsere Tischgesellschaft bestand aus dem Kapitän und einem hohen englischen Beamten, dem Oberrichter des englischen Gerichtshofes in Hongkong, der die Reise auch schon zum vierten Male machte, wie er erzählte, stets unter gleich schlechten Witterungsverhältnissen, und der zum Teile wohl deswegen, zum Teile wohl auch wie die Engländer überhaupt gegen die Unbilden des Wetters höchst gleichgültig war. Als etwas Außergewöhnliches muß ich hier erwähnen, daß sich auch ein Österreicher an Bord befand, ein Deutschböhme aus der Reichenberger Gegend, der allerdings lange Zeit als Kaufmann in London gearbeitet hatte und nun von dort eine Stelle bei der bekannten japanischen Exportfirma Takata in Tokio, deren Chef sich auch unter den Mitreisenden befand, antreten sollte. Von den vier durchwegs älteren Damen, welche die Schiffsliste aufzählte, waren zwei während der ganzen Seereise infolge Seekrankheit unsichtbar.

An Bord der Empress machten wir auch die erste nähere Bekanntschaft mit den Chinesen. Zunächst waren alle Stewards oder, wie sie hier genannt werden, „boys“ Chinesen, und machten im Gegensatze zu ihren Landsleuten im Zwischendecke einen sehr sauberen Eindruck. Wie überall in Ostasien tragen dieselben über ihren eng anliegenden Beinkleidern lange bis an die Knöcheln reichende Gewänder aus blauer oder weißer Leinwand, die am Halse mit einem Stehkragen eng abschließen und nach unten hin hemdartig sich erweitern. In samtbesetzten Tuchschuhen verrichten sie lautlos ihren Dienst gleich vorzüglich beim Servieren der Speisen, wie auch in der Kabine, geschult für das Bedürfnis der Klubleute und Gourmands des fernen Ostens, wo auf formelle und materielle Qualität des Essens ein dem Europäer ganz unbekannter Wert gelegt wird. All diese Vorzüge erleichtern uns den Verkehr mit den gelben

boys viel mehr, als mit den schwarzen Dienern Amerikas und gestalten uns den Übergang zu den ostasiatischen Gewohnheiten viel angenehmer. Überhaupt ist es für den Reisenden von großem Vorteile, daß er durch das Leben auf den nach ostasiatischen Gewohnheiten eingerichteten Schiffen sich langsam an die Sitten des Ostens gewöhnt. Bald ist unsere Bezeichnung für Diener jeder Art nurmehr „boy", bald nennen wir den lunch „tiffin", bald klatschen wir in die Hände, wo wir sonst gewöhnt sind, eine Glocke zu läuten, lautlos kommt und verschwindet der gelbe Diener und noch weit von der Küste Asiens entfernt sind wir schon vertraut mit so manchen der dort herrschenden Sitten.

Außer den Boys befanden sich an Bord noch ungefähr 60 Chinesen als Zwischendeckpassagiere, die in ihre Heimat zurückkehrten. Nachdem sie in Vancouver vom Lande Abschied genommen, kommen sie während der Fahrt selten zum Vorscheine, sondern leben gesellig im chinesischen Zwischendecke, sich die Zeit mit Spiel und Opium vertreibend.

Auch haben wir einige Leichen von in Amerika verstorbenen Chinesen an Bord; denn dem Chinesen schreibt seine Religion die Beerdigung in der heimatlichen Erde vor und er setzt alles daran, diesem Gebote nachzukommen. Die Leichen werden daher einbalsamiert, in mächtige Särge aus starkem Holze gelegt und bilden oft einen großen Teil der Fracht der Dampfer auf der Reise nach China. In Hongkong bestehen große eigens für diesen Zweck errichtete Magazine, in welchen die ankommenden Särge so lange aufbewahrt werden, bis sich eine Gelegenheit zum Transporte derselben auf den Strömen ins Innere des Landes ergibt. Auch ist mit den Schiffahrtsgesellschaften vereinbart, daß, falls ein Chinese während der Überfahrt sterben sollte, er nicht auf See nach Seemannsbrauch beerdigt, sondern einbalsamiert und nach China gebracht werde.

Unter der Mannschaft an Bord herrschte strenge militärische Disziplin. Zweimal während der Überfahrt, und zwar jeden Samstag, wurde Feueralarm geschlagen. Mit der größten Präzision und Schnelligkeit trat jeder an seinen Platz, die Rettungsboote wurden hinabgelassen, die Schläuche an die Hydranten befestigt, die Pumpen setzten sich in Bewegung, die Zimmerboys brachten in Wasser getauchte rote Wolldecken, um die Flammen zu ersticken. Alles klappte vorzüglich, so daß man den Eindruck gewinnen mußte, daß auch im Falle einer wirklichen Gefahr keiner den Kopf verlieren würde.

Sonntag vormittags fand stets eine ebenfalls ganz militärische Musterung der gesamten Schiffsbesatzung durch den Kapitän statt.

Trotz all dieser kleinen Abwechslungen schienen die Stunden jedoch in den letzten Tagen der Fahrt endlos zu werden. Das trübe, kalte Wetter gestattete nur ganz kurze Zeit das Verweilen auf Deck und die beliebten Bordspiele, wie Criket, Ringwerfen usw. konnten uns nicht die Zeit vertreiben helfen. Zwar gab es an Bord eine kleine Bibliothek, doch waren die Werke derselben meistens hochwissenschaftlichen Inhaltes und für die Dauer einer langen Seefahrt zu schwere Kost. Was ich mir von Amerika und Europa an Lektüre mitgenommen, hatte ich schon gründlich durchstudiert und mich über Japan und China bis in die kleinsten Details informiert. Da trotz der herrschenden Kälte die Dampfheizung nicht recht funktionierte, blieb uns oft nichts anderes übrig, als einige Stunden des Tages in mehrere Decken gehüllt in der Kabine zu liegen.

Eine allerdings nicht sehr angenehme aber regelmäßige Abwechslung brachten auch hier in das tägliche Einerlei die Mahlzeiten, die jedoch wohl das schlechteste am ganzen Schiffe waren. Die Suppen aus Extrakt, das Fleisch vom ersten bis zum letzten Tage gleich zäh, meistens Hammel und Beaf in halbrohem Zustande — wie sich Dr. Karminski ausdrückte, durch die Küche getragen —. Zuspeisen ungenießbarer Art, das Gemüse ungesotten — kaum durchs Wasser gezogen —, dazu tagtäglich der obligate gallertartige Pudding, das bildete das Entzücken unserer englischen Mitreisenden, wahrlich aber keinen Hochgenuß für unsere an europäische Küche gewöhnten Mägen. Auch mit Getränken war es nicht viel besser bestellt; außer französischem Champagner gab es nur californische Weine, denen stärker zuzusprechen man wegen ihres hohen Alkoholgehaltes lieber unterläßt. Auch wurde mit Eis derartig gespart, daß man nur mit großen Schwierigkeiten eine gut gekühlte Flasche Sekt bekommen konnte.

Die Folgen dieser mangelhaften Verpflegung wie auch der fehlenden Bewegung machten sich in der Verdauung bald recht unangenehm bemerkbar und ich lernte erst hier den Wert unseres heimischen Hunyadibitterwassers kennen, von dem ich täglich vor dem Breakfast ein großes Glas trank. Dies täten, wie mir alte Seefahrer erzählten, auch alle Leute bei längeren Seereisen mit dem besten Erfolg und daher fehlt auch Hunyadi auf keinem Schiffe.

Bisher hatten wir, seitdem wir Hamburg verlassen, unsere Uhren so oft wir 15 Grade weiter nach Westen gekommen waren, um

eine Stunde zurückrücken müssen, um dieselben mit der geographischen Zeit in Übereinstimmung zu bringen. Hätten wir die Reise vom 180. Grade aus westwärts angetreten, so hätten wir, nun wieder hieher zurückgekehrt, unsere Uhren nach je 15 zurückgelegten Längengraden um eine volle Stunde zurückrücken müssen, wären demnach gegenüber den Leuten, die hier geblieben wären, um einen ganzen Tag in der Zeitrechnung zurück. Um nun wieder mit diesen



Abb. 14 Geishas mit Koto und Shamisen in einem Theehause
(zu S. 204)

in der Zeitrechnung in Übereinstimmung zu kommen, müssen wir auf einen Tag verzichten: dies ist der aus dem Kalender gestrichene Meridian-day. Umgekehrt müssen wir bei einer Reise ostwärts um die Erde nach je 15 zurückgelegten Längengraden unsere Uhren um eine Stunde vorrücken, daher am 180. Meridian zum Ausgleiche des Datums zwischen den Kalendertagen einen neuen Tag einschieben, den sog. Antipodentag.

Während wir also am 9. Juli zu Bette gingen, war, als wir

am nächsten Tage erwachten, schon der 11. Juli, wir hatten also einen ganzen Tag verloren.

Erst am 15. Juli, nur drei Tage vor unserer Ankunft in Japan, änderte sich endlich das Wetter. Wir waren in den Kuru-shio (schwarzen Strom) eingetreten. Dieser sogenannte japanische Golfstrom hat seinen Ursprung zwischen Luzon und Taiwan, fließt von hier mit einer Geschwindigkeit von täglich 30—40 Seemeilen nördlich bis zum 26. Breitegrade, von wo der Hauptstrom längs der Ostküsten von Kiushiu, Shikoku und Hondo seinen Weg nimmt, ein Nebenstrom dagegen durch die Tsushimastraße in das japanische Meer eintritt und durch die Tsugaru- und Laperousestraße wieder dem Pacific zuströmt. Der Hauptstrom des Kurushio nimmt unter dem 38. Breitegrad eine östliche Richtung, um schließlich die Küste von Alaska als nordpacifische Trift zu bestreichen. An den Rändern dieser Strömung, wo dieselbe mit den kalten arktischen Gewässern zusammentrifft und durch die vorgelagerten Inseln der Aleuten gebrochen wird, herrscht fast beständig dichter Nebel und starke Brandung. Die Entstehungsursachen des Kurushio sind ähnlich denjenigen des atlantischen Golfstromes. Während letzterer der Äquatorialströmung des Atlantischen Ozeans und der vorgelagerten Küste Mittelamerikas sein Dasein, der von Südwesten nach Nordosten verlaufenden Küste Nordamerikas, der Rotation der Erde und dem Südwestpassate seine Richtung verdankt, so entsteht ersterer durch die Äquatorialströmung des Pacifischen Ozeans und erhält seine Richtung durch die Küstenbildung Ostasiens, die Achsendrehung der Erde und die Monsune.

Die sonst so ruhige See begann hier eine sichtbare Strömung anzunehmen und erschien tief dunkel; sowohl die Temperatur der Luft wie die des Wassers hatte merklich zugenommen. (Der Kurushio weist durchschnittlich eine um 4—5 Grad höhere Temperatur auf als die angrenzende See.) Die Nebel verdichteten sich zu heftigen Regenschauern und nach den kühlen Tagen der letzten Zeit erschwerte eine warme und überaus feuchte Luft beinahe das Atmen. So blieb es auch bis zum 16. Juli; erst jetzt machte sich die Nähe des Landes durch klarere, trockenere Luft und höhere Wolken bemerkbar und als am Abende desselben Tages in weiter Ferne ein schmaler hellgrüner Streifen Landes am Horizonte auftauchte, als wir kurze Zeit darauf am Leuchtturme von Inuboe vorüber kamen, sahen wir wieder zum ersten Male, seitdem wir Vancouver verlassen, einen Sonnenuntergang, allerdings von seltener Pracht.

Der Abend vereint die Schiffsgesellschaft noch zu einem bescheidenen Captain-dinner. Als wir spät des Nachts zu Bette gehen, werden eben die Ankerketten herabgelassen, wir sind vor der Bucht von Tokio angelangt und müssen den Morgen abwarten um in den Hafen von Yokohama einzulaufen. Erst als der Gipfel des Fujiyama am nächsten Morgen in den Strahlen der aufgehenden Sonne erglüht, steuern wir unter Führung eines kleinen Steamers der Hafenbehörde durch die zur Absperrung der Tokiobucht gegen feindliche Angriffe gelegte Minenkette, vorüber an den Leuchttürmen von Sagami und Kanonsaki, um bei einem Leuchtschiffe außerhalb des Hafens von Yokohama neuerlich vor Anker zu gehen. Pfeilschnell nähert sich hier eine kleine Dampflaunch mit der Flagge der Genfer Konvention — die Sanitätspolizei —, eilig verlassen dieselbe einige kleine Leute mit geschlitzten Augen in netten weißen Uniformen, eilen die herabgelassene Falltreppe herauf, prüfen die Schiffspapiere, um sodann sämtliche Passagiere, diejenigen der I. Klasse nicht ausgenommen, einer hochnotpeinlichen ärztlichen Visitation zu unterziehen. Während jedoch die Angehörigen der gelben Rasse sogar ihre Oberkleider ablegen mußten, um den Nachweis der erfolgten Impfung zu erbringen, blieb es bei uns Weißen nur beim Zählen des Pulses. Auch sämtliche Schiffsräume wurden einer gründlichen Revision unterzogen.

Unterdessen hatte sich die Kunde des Einlaufens der Empress in Yokohama verbreitet und in kurzer Zeit umschwärmte uns eine Menge kleiner Schiffe. Hier einige Steamlaunches großer Handlungshäuser, die Eilgüter oder Postsachen erwarteten, dort Hotelboote, die ihre Gäste in Empfang nahmen, weiter eine Unmenge der bekannten Kähne der Eingeborenen, der Sampans, deren geschäftige Führer die ganze Kraft ihrer wenig wohlklingenden Stimme aufbieten, um unsere Aufmerksamkeit auf sich zu richten.

Kaum hat die Sanitätspolizei die Landung des Schiffes gestattet, von Japanern und Europäern an Bord stürzt; da gibt es herzliche als auch schon eine bunte Schar von Geschäftsleuten und Hotelboys, Begrüßungsszenen, die neuesten Nachrichten über den Fortgang des Krieges, die Besetzung Sachalins durch die Japaner einerseits, das Wetter und die sonstigen Erlebnisse während der Überfahrt anderseits werden ausgetauscht und Briefe und Zeitungen bringen uns über Indien Nachrichten aus der Heimat.

Unser Landsmann Mr. Viktor Heller, zugleich unser bedeutendster Kaufmann in Japan, ein äußerst liebenswürdiger und geschäfts-

kundiger Prager, kommt uns mit seinen Beamten, ebenfalls Österreichern, an Bord entgegen und bringt uns auf seiner Steamlaunch ans Land. Die Zollrevision an der sogenannten englischen Hatoba, einem weit in den Hafen hineingebauten Pier, ist dank eines laisser passer des japanischen Gesandten in Wien rasch vorüber und schon sind wir mitten in einem Leben, so wunderbar, so seltsam, wie wir es bisher nur in phantasievollen Operetten gesehen haben.

Im Nu eilt uns eine Schar Jinrikishas entgegen, die Kulis senken die Gabeldeichseln dieser eigentümlichen Fahrzeuge zu Boden, laden uns in ganz gut verständlichem Englisch ein, auf den weich gepolsterten Sitzen Platz zu nehmen, und in flinkem Laufe geht es längs des „Bund“ in das nahe Oriental-Hotel, wo wir unsere schon von Amerika aus bestellten Zimmer vorfinden.

XII. GESCHICHTE JAPANS BIS 1868.

Bevor ich daran gehe, meine Leser durch Japan zu führen, will ich einen kurzen Rückblick auf die Geschichte dieses so interessanten Landes werfen. Wohl habe ich mir bei Abfassung dieses Werkes vorgenommen, mich weder in allzuviel theoretische Auseinandersetzungen noch in weitschweifige wissenschaftliche, insbesondere geschichtliche Abhandlungen einzulassen. Bei Japan jedoch, diesem Lande einer uralten und hohen Kultur, muß ich hievon wohl eine Ausnahme machen.

Wenn behauptet wird, die Kultur eines Landes könne nur im Zusammenhange mit dessen Geschichte richtig verstanden werden, so ist dies wohl für kein zweites Land so zutreffend, wie gerade für Japan. Kein Land weist in seinen Einrichtungen, den Gebräuchen und Lebensgewohnheiten seiner Bewohner, in sozialer und kultureller Richtung, kurz in allem und jedem einen solchen Zusammenhang mit der historischen Entwicklung des ganzen Gemeinwesens auf, wie gerade Japan.

Überdies ist das japanische Leben sowohl des Einzelnen, wie der Gesamtheit, sind die Anschauungen des ganzen Volkes von unserem Leben, unseren Ansichten so grundverschieden, daß wir ohne Kenntnis der geschichtlichen Entwicklung überhaupt nicht imstande wären, einen richtigen Einblick, ein tieferes Verständnis für all dies zu erhalten.

Der Orientale überhaupt, wie speziell dieses so lange Jahr-

hunderte nicht nur von dem Verkehre mit den alten Kulturvölkern des Westens, sondern vom Verkehre mit jeder anderen Nation vollständig abgeschlossene Volk bietet uns eben in so vieler Beziehung Rätsel, deren Lösung nur mit dem Schlüssel der Geschichte möglich sind.

Japans Geschichte läßt sich mit annähernder Zuverlässigkeit nur bis ins sechste Jahrhundert v. Ch. zurückverfolgen, woran hauptsächlich der Umstand schuld trägt, daß die Japaner erst im sechsten Jahrhundert unserer Zeitrechnung von China her zugleich mit den Lehren Buddhas eine Schriftsprache bekamen und ihre Geschichte aufzuzeichnen begannen.

Die älteste Quelle ist eine im Auftrag des Kaisers Temmu (673—690 n. Ch.) von dem Hofadeligen Futo-no-Yasumaro in drei Bänden niedergeschriebene Geschichte Japans, gewöhnlich chinesisch Ko-ji-ki genannt. Wie uns der erste Band dieses von Professor Chamberlain übersetzten Werkes erzählt, wurde Japan von dem Götterpaare Isanagi und Isanami geschaffen, indem ersterer von der Himmelsbrücke seinen Speer in das unter ihm wogende Meer stieß. Als er den Speer wieder aus dem Meere zog, entstand aus jedem der herabfallenden Tropfen eine Insel, auf welchen nun das Götterpaar mit seinen Kindern wohnte. Einst war Isanami von einem Besuche beim Feuergotte nicht zurückgekehrt und Isanagi fand sie erst nach langem Suchen als Leiche in der Unterwelt. Als er sich, wieder auf die Erde zurückgekehrt, von dem Staube der Unterwelt reinigen wollte und in Tsukushi wusch, entstand aus seinem linken Auge die Sonnengöttin Amateras, aus dem rechten der Mondgott Tsuki-no-kami und aus seiner Nase der Wind- und Meeresgott Susano, welch beide ersteren nach seinem Tode Beherrscher des Himmels, der letztere Beherrscher der Erde wurde. Durch diese Teilung glaubte sich Susano benachteiligt und stürmte zum Himmel, die Sonnengöttin floh in eine Höhle und tiefe Finsternis erfüllte die Erde. Doch den Göttern gelang es, auf die weibliche Eitelkeit und Neugierde bauend, durch eine List die Sonnengöttin aus ihrem Verstecke zu locken. Sie banden einen Spiegel (Blitz) an ein mit Edelsteinen besetztes Bündel heiliger Zweige (Sakaki) und bald erschien jene, durch den Glanz hervorgelockt, wieder unter den übrigen Göttern. Susano wurde zur Strafe für seine Vermessenheit auf die Erde verbannt, wo er einen Drachen tötete und in dessen Leib ein großes, kostbares Schwert fand. Als der Nachkomme Susanos in der sechsten Generation, der „Herr des großen Landes", sein Reich schlecht

regierte, sandte die Sonnengöttin ihren Enkel Ninigi-no-Mikoto zur Erde und gab ihm jenen Spiegel und die Edelsteinschnur, mit der man sie einst aus der Höhle gelockt, zum Geschenke, wogegen ihm Susano das im Drachen gefundene Schwert übergab. Auf dem Takachiho von Kirischima-yama stieg er zur Erde herab und noch heute wird dort ein massives Bronzeschwert als das seine gezeigt, während Nachahmungen sowohl des Schwertes als auch des Spiegels und der Edelsteinschnur als Symbole der Gewalt, Reinheit und Königstreue in jedem Shintotempel zu finden sind.

Mit dem Enkel Ninigi-no-Mikoto, mit Jimmu-Tenno (660—585 v. Ch.) beginnt die Zeitrechnung und Geschichte der Japaner. Derselbe ist der Stammvater der noch heute regierenden Dynastie, welche ihren Ursprung daher direkt von der Sonnengöttin herleitet.

Die obenerwähnten Originale der Shintoinsignien wurden von Sujin-Tenno (97—29 v. Ch.), dem zehnten Mikado, nach Yamada in der Provinz Ise gebracht und in einem der Amaterasu geweihten Tempel (Naikusan) aufbewahrt, der noch heute den Japanern als das höchste Heiligtum gilt, und nicht nur Tausende von frommen Pilgern wallfahrten alljährlich hieher, sondern auch der Mikado erscheint bei gewissen bedeutenden Anlässen hier, um seine Gebete zu verrichten. So fand sich der Hof auch vor Ausbruch des japanisch-russischen Krieges hier ein, um den Rat der Götter zu erbitten, und ebenso fanden hier nach dem Friedensschlusse Dankgottesdienste und große Siegesfeste statt.

Während die folgenden Tennos durch Kriegszüge ihr Reich fast über die ganze Insel Hondo und Kiushiu ausdehnten, erfolgte unter der Regierung der Kaiserin Jingo-Kogo die Eroberung Koreas (202 n. Ch.), welches nunmehr die Brücke wurde, auf der die schon auf einer hohen Stufe stehende chinesische Kunst und Wissenschaft, vor allem aber die Religion Buddhas und die Philosophie des Konfuzius ihren Eingang nach Japan fand. Obwohl das politische Verhältnis Japans zu Korea in den folgenden Jahren bald ein engeres, bald ein loseres war, obwohl sich dasselbe trotz blutiger Kämpfe oft bis zur Auflösung lockerte, die Berührungspunkte genügten, um zuerst den Lehren des Konfuzius (um 300 n. Ch.) und später dem Buddhismus (um 552 n. Ch.) in Japan Eingang zu verschaffen. Während jedoch der Einfluß der ersteren kein nachhaltiger war, durchdrang letzterer die japanische Nationalreligion, den Shintoismus, derart, daß bis in die neueste Zeit eigentlich beide Kulte in einer gemischten Form geübt wurden. Erst mit der Ab-

schaffung des Shogunates (1868) kam der alte reine Shintoismus, der Glaube der Dynastie, wieder zu Ehren.

Um das Jahr 800 fallen die Anfänge der Feudalherrschaft. Bisher hatte das japanische Volk aus einer größeren Anzahl von Stämmen bestanden, welche von Stammeshäuptlingen beherrscht wurden; der Tenno war nur das Oberhaupt des mächtigsten dieser Stämme, und seine Vorrechte lagen allein darin, im Kriege die Führung des gesamten Heeres zu übernehmen.

Durch die langwierigen Kriege mit Korea jedoch wurden die von ihm nur in Kriegszeiten ausgeübten Befugnisse zu ständigen, und als mit der chinesischen Zivilisation auch chinesische Gesetze, chinesisches Recht und chinesische Religion ihren Einzug in Japan hielten, da war es dem Herrscher nicht sonderlich schwer, nach chinesischem Muster einen Beamtenstaat zu organisieren.

Schon um die Mitte des achten Jahrhunderts war der Tenno, der von 709—984 n. Ch. in Nara residiert hatte, der alleinige Herrscher des Landes und verlegte 794 seine Residenz nach Kyoto.

Unter dem Einflusse der neuen Zivilisation schwand jedoch im japanischen Leben bald die frühere Einfachheit, um Verweichlichungen und Luxus aller Art Platz zu machen. Auch die Stellung des Mikado wurde wieder eine andere; anfänglich ein tüchtiger Feldherr im Kriege und tatkräftiger Herrscher im Frieden, wurde er durch ein umständliches System von Zeremonien seinem Volke völlig entfremdet, während die Sorge um das Wohl und Wehe desselben einem nach chinesischem Muster organisierten Heere von Beamten zufiel. Wie in China teilte sich in die gesamte Herrschergewalt ein erbliches Zivil- und Militärbeamtentum. An der Spitze des letzteren, der Samurais oder Buke, stand ein Feldherr, Shogun genannt, dessen Würde in den Familien der Taira und Minamoto erblich war, wogegen unter den Zivilbeamten der Hofadel, die Kuge, den größten Einfluß hatten.

Wie in der deutschen Geschichte finden wir auch hier den allmählichen Übergang von der zentralisierten Beamtenherrschaft zum Feudalstaat. Ursprünglich war das ganze produktive Land Japans, das Reisland, Eigentum des Mikado, der es je nach Verdienst und Würde an seine Beamten und Soldaten zur Belohnung für geleistete oder in Erwartung zu leistender Dienste verteilte. Diese Landzuweisung war also anfangs eine rein persönliche. Mit dem Erstarken des Beamtentums gegenüber der Herrschergewalt jedoch trat eine Änderung dahin ein, daß die Familien der Beamten ein festes Recht

auf die Beamtenstellen und mit denselben auch auf die mit diesen verbundenen Ländereien geltend machten. Die Belehnung lag nunmehr nicht im freien Willen des Mikado, die Ämter und alles mit denselben Verbundene war vielmehr in den Familien erblich geworden. Unter diesem so entstandenen Hofadel gelangte bald die Familie der Fuji-wara zum größten Einfluß, deren Mitglieder durch Jahrhunderte alle höheren Zivilämter im Staate inne hatten, bis im Jahre 888 n. Ch. ein Mitglied derselben, Fujiwara-no-Mototsune, die erbliche Würde eines Kwampaku, d. h. eines Regenten, annahm, in dessen Händen der Mikado nunmehr ein bloßer Schattenkaiser wurde.

Doch schon in der Mitte des zwölften Jahrhunderts erwuchs dieser Familie und mit ihr der Hofpartei ein mächtiger Gegner in der Militärpartei. Zunächst gelang es der Familie der Taira die Machtstellung des Hofadels beim Mikado vollständig zu untergraben. Allein auch diese Familie fand in dem Geschlechte der Minamoto mächtige Rivalen, so daß in den folgenden fünf Jahrhunderten Japan zum Schauplatze grausamer Bürgerkriege wurde, die in dem Ringen der beiden Familien nach der Vorherrschaft ihren Grund hatten.

Wohl hatten schon im zehnten Jahrhunderte die Tairas vergeblich versucht, sich völlig von der Dynastie unabhängig zu machen, doch erst dem berühmten Yoritomo aus dem Geschlechte der Minamoto gelang es um das Jahr 1192, aus dem Shogunate neben dem Kaisertum eine ständige Institution zu schaffen. Derselbe hatte um das Jahr 1184 seine Residenz nach Kamakura verlegt, von dessen Reichtum und Pracht heute nur mehr einige dem Verfalle preisgegebene Tempel, uralte Kryptomerien und der berühmte Daibutsu zeugen.

Während bisher der Titel eines Shogun die regelmäßige Bezeichnung für den obersten General war, trat nun hierin eine Änderung ein, indem die Würde des Shogun in der Familie der Minamoto erblich wurde. Und gleichwie die Ausbildung des Lehensverhältnisses zwischen dem Mikado als formellen und dem Shogune als faktischen Träger der Staatsgewalt um diese Zeit seinen Abschluß fand, ebenso schuf Yoritomo ein die ganze staatliche Zivil- und Militärgewalt umfassendes Feudalwesen. An der Spitze der Zivil- und Militärverwaltung der einzelnen Provinzen standen die Daimios (d. i. großer Name), denen diese Macht zunächst direkt vom Mikado, bald aber indirekt durch die Hand des Shogun zu erblichem Lehen gegeben war. Deren Lehensmannen wiederum waren die Samurais,



Verlag v. Karl W. Hiersemann, Leipzig

Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Lotosteich bei Tokio

welche zwei Schwerter, ein langes und ein kurzes trugen (daher Zweischwertmänner).

Shogune, Daimios und Samurais waren die eigentlichen Herr-



Abb. 15 Irisgarten in der Nähe von Tokio (zu S. 211)

scher des Landes, führten ein unumschränktes Regiment, raubten und bekämpften sich so lange, bis endlich die Familie der Minamoto den Sieg davontrug.

Neben diesem fest organisierten Feudalsystem hatte sowohl

der Mikado wie auch die Familie der Fujiwara ihren ganzen Einfluß verloren und ersterer blieb für volle fünf Jahrhunderte nichts als der durch die Tradition geheiligte Abkömmling der Sonne, der nun im Schlosse zu Kyoto ein Schattendasein zu führen gezwungen war, wohl geschützt vor den profanen Augen der übrigen Sterblichen.

Allein mit Yoritomo hatte die Macht der Shogune aus der Familie der Minamoto seinen Höhepunkt erreicht; seine Nachfolger ließen es an der nötigen Energie fehlen und bald entwickelte sich neuerlich ein Hausmeiertum in der Familie Hodscho, deren Mitglieder von 1205 bis 1333 unter dem Titel Shikken die höchste Würde im Staate inne hatten und nunmehr die Shogune gerade so ein- und absetzten, wie diese bisher den Mikado.

Um diese Zeit fallen auch die Einfälle der Mongolen unter Kublai-Khan in Japan. Schon im Jahre 1275 landete dieser Feldherr mit 450 Dschunken auf Tsushima, wurde jedoch bald darauf auf Kiushiu mit großen Verlusten zurückgeschlagen. Drei Jahre später erschien er abermals mit einem Heere von angeblich 100000 Mann, welches in einer blutigen Schlacht bei Takashima zum Teile vernichtet wurde, während der Rest desselben mit der ganzen Flotte auf der Heimkehr einem Taifune zum Opfer fiel.

Gerade damals weilte Marco Polo am Hofe des Kublai-Khan und durch ihn erhielt Europa die ersten Nachrichten von dem im äußersten Osten gelegenen Inselreiche Zipangu und seinem sagenhaften Reichtume an Gold.

Nach dem Ende des Shikkenamtes (um 1333 n. Ch.) beginnt in Japan eine Herrschaft völliger Anarchie, die im 16. Jahrhundert ihren Höhepunkt erreichte. Zu allem Überflusse wurde damals das Unglück dieses schwer geprüften Volkes noch durch Elementarereignisse, wie Erdbeben, Hungersnot und Überschwemmungen gesteigert, das Land verödete, Handel und Gewerbe lagen vollständig danieder.

In dieser Zeit allgemeinen Niederganges betraten im Jahre 1542 einige schiffbrüchige portugiesische Matrosen und bald darauf (1545) Mendez Pinto als erste Europäer den Boden Japans.

Letzterer wurde daselbst so freundlich aufgenommen, daß er sofort Handelsbeziehungen anknüpfen konnte, und schilderte das Land und seine kleinen Bewohner so günstig, daß schon 1549 die Jesuiten unter Franz Xaver herüber kamen. Not und Verzweiflung hatten hier die besten Bedingungen für das Gelingen des Missions-

werkes geschaffen und an der Lehre Christi sollte dieses Volk nun das finden, was ihm weder Buddhismus noch Shintoismus, noch die Lehren des Konfuzius geboten hatten. Die christliche Religion trat von Kagoshima, der Hauptstadt der Provinz Satsuma, einen raschen Siegeslauf durch das ganze Land an und nach 70 Jahren schon umfaßte die Christengemeinde 600000 Seelen. Ja, im Jahre 1584 wurden sogar von mehreren Daimios in Kiushiu, im Jahre 1614 vom Daimio von Sendai Gesandtschaften an den Papst nach Rom gesendet.

Die Art und Weise jedoch, in welcher die Träger des christlichen Glaubens in Japan auftraten, entsprach ganz und gar nicht dem Geiste desselben. Anstatt Nächstenliebe und Selbstentsagung zu üben, mischten sich die Missionäre in die Parteiverhältnisse ein und strebten nur nach Geld und Macht. Die Folge davon war, daß im Jahre 1587 die Ausübung des christlichen Glaubens in ganz Japan untersagt wurde und 1597 in Nagasaki einige Christen, welche dem Gebote keine Folge leisteten, ans Kreuz geschlagen wurden. Den höchsten Grad der Grausamkeit erreichte die Christenverfolgung mit dem Blutbade von Shimabara. Um diese Zeit gelang es auch Ota Nobunaga und Hideyoshi, zwei tüchtigen Generälen, das Shogunat für kurze Zeit abzuschaffen und Ruhe in das Land zu bringen. Doch nach dem Tode des letzteren begannen die Kämpfe der Daimios untereinander vom neuen, bis endlich im Jahre 1603 Iyeyasu aus der Familie der Tokugawa als Sieger hervorging und sodann vom Mikado mit dem wiederhergestellten Shogunate belehnt wurde. Mit ihm beginnt die erst im Jahre 1868 endende Herrschaft der Tokugawa-Shogune. Unter Iyeyasu, der allgemein als die hervorragendste historische Persönlichkeit Japans gilt, erreichte die Macht und das Ansehen des Shogunates seinen Höhepunkt. Er verstand es, dem durch Jahrhunderte geprüften Lande sowohl im Innern als auch nach Außen hin den zur wirtschaftlichen Entwicklung so notwendigen Frieden zurückzugeben und zu sichern. Obwohl selbst nur Statthalter des Kaisers, brachte er diesen und den Hof in seine vollste Abhängigkeit und unter dem Vorwande, ihm die irdischen Sorgen abzunehmen, ließ er ihm nur wenige Ehrenrechte. Währenddem der Mikado gleich einem überirdischen Wesen hinter undurchdringlichen Mauern im Schlosse zu Kyoto ein von aller Welt abgeschlossenes Dasein führte, hielt Iyeyasu und seine Nachfolger in Jeddo einen glänzenden Hof, umgeben von seinen Lehensträgern und Soldaten. Denn er verstand es, seine Stellung nach oben hin zum Mikado und nach unten zu den übrigen Lehensherrn in ein festes Verhältnis zu

bringen. Die auf ihre Unabhängigkeit und Macht so stolzen Daimios gewann er, indem er ihnen alle höheren Regierungsämter verlieh. Das ganze übrige Volk jedoch brachte er zu den Trägern der Macht dadurch in Abhängigkeit, daß er nach den Lehren des Konfuzius ein Kastensystem, „die 100 Gesetze des Iyeyasu", schuf, nach welchem jeder Japaner einer Kaste angehören mußte. Die Kriegerkaste war die höchste und bestand aus den mächtigen Daimios und den in ihren Diensten stehenden Soldaten, den Samurais, welch letztere in Form einer Reisrente für ihre Dienste entlohnt wurden.

Doch auch der Shogun selbst verfügte über eine stattliche Hausmacht, welche sich über acht Provinzen erstreckte. Gleich wie anderwärts den Daimios stand hier ihm ein mächtiges Heer von Samurais — dasselbe erreichte zeitweise die Zahl von 80000 Kriegern — zur freien und unmittelbaren Verfügung, wodurch er in den Stand gesetzt war, etwaigen Eingriffen der Daimios in seine Macht jederzeit die Spitze zu bieten.

Im Stande der Samurais hatte sich zufolge der ihnen zustehenden Rechte eine Reihe ganz besonderer Ehrbegriffe zu einer Art ungeschriebenem Ehrenkodex herausgebildet, die durch die oben erwähnten 100 Gesetze in eine feste Form gebracht und noch verschärft wurden; insbesondere wurde durch dieselben das Harakiri, Seppuku oder Bauchaufschlitzen, dieser in den Augen der Japaner als die ehrenvollste Todesart erscheinende Selbstmord, als ein besonderes Standes-Vorrecht der Samurais erklärt.

Um dem Lande auch nach Außen hin den Frieden zu sichern, verfielen die Shogune der Tokugawafamilie auf das System der vollständigen Absperrung des Inselreiches. Da ein großer Teil der über das Land in den letzten Jahrhunderten gekommenen Sorgen teils in überseeischen Eroberungszügen, teils in feindlichen Einfällen in Japan, teils im Verkehre mit Fremden überhaupt seinen Grund hatte, wurden (1624 n. Ch.) zunächst alle Ausländer des Landes verwiesen und das schon früher erlassene Verbot der Ausübung des christlichen Glaubens mit einer bis zur grausamsten Christenverfolgung gesteigerten Strenge durchgeführt, was beinahe die völlige Ausrottung desselben zur Folge hatte.

Dennoch wurde damals, als im Jahre 1868 mit der Restauration auch Glaubens- und Gewissensfreiheit seinen Einzug hielt, in Nagasaki eine noch aus jener Zeit fortlebende Christengemeinde gefunden.

Damit das Land in keiner Weise mit dem Auslande in Be-

ziehung treten könne, wurde der Bau größerer Schiffe, ferner die Auswanderung wie auch das Betreten des Landes durch Ausländer strengstens verboten; nur mit den Holländern, denen im Jahre 1639 die bei Nagasaki gelegene Insel Deshima zum ausschließlichen Wohnsitze angewiesen worden war, machte man eine ihnen allerdings nicht zur Ehre gereichende Ausnahme. Dieselben durften die Insel, auf welcher sie wie Gefangene lebten, nur mit besonderer Bewilligung verlassen, während Japanern das Betreten derselben verboten war. Nicht nur, daß sie ihre Religion nicht ausüben durften, verlangte man von ihnen, daß sie sich als Verräter und Spione im Kampfe gegen dieselbe benützen ließen. Alljährlich mußten sie eine Gesandtschaft mit Geschenken zum Shogun senden, wobei sie vor demselben in der unwürdigsten Weise Sitten und Gebräuche des Abendlandes zum Spott und Hohn der versammelten Großen des Reiches zum besten geben mußten. Doch um des lieben Geldes und der zu erwartenden Geschäfte wegen ließen sie diese Erniedrigungen über sich ergehen und nichts ist natürlicher, als daß sie deshalb bei einem Volke von dem Ehrgefühle der Japaner in keiner hohen Achtung standen.

Die Holländer, deren deutsche Ärzte Kämpfer, Thunberg und Siebold die ersten abendländischen Naturforscher und Geschichtsschreiber des Landes wurden, blieben auch bis zur Ankunft Perrys die einzigen Fremden im Lande.

Das von dem ersten Tokugawa-Shogune organisierte Feudalsystem erforderte eine feste Hand, welche schon den Nachfolgern des dritten Tokugawa, des Iyemitsu, fehlte, so daß sich bald wieder die mächtigen Daimios zu regen begannen, welche die im Volke infolge von Mißernten und Hungersnot herrschende Unzufriedenheit mit der bestehenden Regierung der Shogune in kluger Weise gegen dieselben auszunützen. Während Japan im Jahre 610 n. Ch. rund fünf Millionen, im Jahre 1736 ungefähr acht Millionen Einwohner zählte, war die Bevölkerung um die Mitte des 19. Jahrhunderts auf über 25 Millionen gestiegen, wogegen die Quellen des Erwerbes noch genau dieselben wie vor 250 Jahren waren. Japans Volkswirtschaft war während der ganzen Tokugawaperiode die reinste Naturalwirtschaft, indem innerhalb des Systems der Feudalherrschaft Dienste jeglicher Art in Form einer Reisrente entlohnt wurden. Als nun infolge mehrerer aufeinanderfolgender Mißernten die Shogune den Daimios und diese den Samurais den schuldigen Sold in Reis nicht entrichten konnten, erachteten sich viele der letzteren

ihrer Pflichten gegen die Lehensherrn für entbunden und trieben sich herrenlos als sogenannte Ronin im Lande umher, jederzeit bereit, gegen Entgelt für irgend eine Sache zu kämpfen.

Zur selben Zeit war in Japan infolge des Studiums alter Literatur eine Art japanischer Renaissance entstanden, eine Strömung, welche vorerst rein literarische, bald aber auch religiöse und staatsrechtliche Ziele verfolgte und insbesondere den alten Shintokultus in seiner ursprünglichen Bedeutung wieder herstellen wollte. Diese Strömung benützten die zahlreichen Gegner des Shogunates, um auch dem Mikado wieder zu jener Stellung zu verhelfen, welche ihm als Sohn des Himmels nach der Shintoreligion gebührte.

Unterdessen waren nach einigen vergeblichen Versuchen der Engländer und Russen, mit Japan in Handelsverbindungen zu treten, im Jahre 1853 die Amerikaner unter Commodore Perry mit vier Schiffen vor Yedo erschienen, um einen Freundschafts- und Handelsvertrag zu erbitten. Doch erst im folgenden Jahre, als Perry mit einer doppelt so starken Flotte wiederkehrte, fand er die Japaner für einen Vertrag geneigt, der sodann in Kanagawa abgeschlossen wurde und die Häfen von Shimoda und Hakodate dem amerikanischen Handel öffnete.

Dem Beispiele der Amerikaner folgte noch im selben Jahre England, Rußland und Holland 1855, Frankreich 1858, der deutsche Zollverein 1861 und endlich auch Österreich-Ungarn 1869 und nach und nach mußte der Shogun auch die Häfen von Kanagawa-Yokohama, Nagasaki, Kobe-Hiogo, Jeddo und Osaka dem fremden Handel öffnen, ohne den Fremden jedoch zugleich Niederlassungsfreiheit zu gewähren.

Diese erzwungene Nachgiebigkeit des Shogun gegenüber den Forderungen der fremden Mächte gab den Gegnern desselben die unmittelbare Veranlassung, zur Wiederherstellung der Stellung des Mikado im Sinne der Shintoreligion den offenen Kampf gegen das Shogunat zu eröffnen.

Für die Fremden brach nun wieder eine Periode der ärgsten Verfolgung an, in der sich der Mikado mit den Gegnern des Shogunates fand, und Fremdenmorde waren an der Tagesordnung. Doch erst die Ermordung des Engländers Richardson durch Krieger des Fürsten von Satsuma bei Kanagawa und weiter die Beschießung mehrerer fremder Schiffe bei Shimonoseki durch den Fürsten von Choshu veranlaßte die Mächte im Jahre 1864 eine gemeinsame Flotte nach Japan zu schicken, die auch bald die Festungswerke

von Shimonoseki in Trümmer schoß und die Öffnung der Meerenge erzwang.

Dieses energische Vorgehen hatte zur Folge, daß die Führer der Bewegung die Unmöglichkeit der Vertreibung der Fremden gegenüber der Übermacht derselben einsahen, zunächst die Verfolgung derselben aufgaben und ihr Streben nun vor allem auf die Beseitigung des Shogunates und die Wiederherstellung der uneingeschränkten Herrschaft des Mikado richteten, der schon im Jahre 1865 die von den Shogunen mit den Fremden geschlossenen Verträge anerkannte.

Als daher Mutsuhito, der noch heute regierende Mikado, zur Herrschaft gelangte, verzichtete unter dem Drange der Verhältnisse am 9. November 1867 der letzte Shogun Hitotsubashi freiwillig auf seine Gewalt, allein nicht ohne im folgenden Jahre noch einen Aufstand gegen den Mikado zu inszenieren, nach dessen Niederwerfung erst die Familie Tokugawa entgültig abgetan erscheint.

XIII. JAPAN UND SEINE STELLUNG IM INTERNATIONALEN VERKEHR SEIT 1868.

Mit dem obenerwähnten Tage beginnt für Japan, das so lange Jahrhunderte in seiner meerumspülten Abgeschlossenheit ein konservatives Dasein geführt hatte, eine Epoche einzig dastehenden Aufschwunges, einer Aufklärung und eines Fortschrittes, wie ihn so schnell die Welt noch nirgends erlebt. Äußerlich wurde der Umschwung schon dadurch zum Ausdrucke gebracht, daß mit dem erwähnten Tage die offizielle Jahreszählung der Periode Meiji beginnen sollte. Im Jahre 1905 zählte man also in Japan das 38. Jahr Meiji.

Mit der den Japanern in Verfolgung ihrer Ziele von Natur aus eigentümlichen Energie schritten sie an die Umbildung aller ihrer sozialen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, schufen einen bureaukratischen Beamtenstaat und machten sich in einigen Jahren alle die Eroberungen westländischer Kultur zu nutze, welche bei uns das Ergebnis vieler Jahrhunderte waren.

Nachdem der Mikado im Jahre 1868 seine Residenz von Kyoto nach dem nunmehr Tokio (östliche Hauptstadt) genannten Jeddo

verlegt hatte, hob er 1869 das Kasten- und Lehenswesen auf und schuf einen zentralistischen Staat auf konstitutionell-monarchischer Grundlage mit allgemeinem Untertanenverbande. Die Daimios entsagten freiwillig ihrer Vorrechte, wogegen diese den Samurais nach



Abb. 16 Der große Daibutsu von Kamakura (zu S. 206)

vereinzeltem Widerstande gewaltsam entzogen werden mußten; an Stelle der Naturalrente in Reis verblieb beiden nur mehr eine fixe Geldrente, die ihnen vom Staate in der Höhe des zehnten Teiles ihrer früheren Rente ausbezahlt wurde.

Der Staat wurde in Verwaltungsbezirke, und zwar in drei Fu oder Stadtbezirke und in 43 Ken oder Landbezirke eingeteilt, an

deren Spitze frei ein- und absetzbare Beamte gestellt wurden. Auch die feudale Organisation des Heeres wurde abgeschafft; an deren Stelle trat auf Grund allgemeiner Wehrpflicht ein Volksheer, doch wurden Beamte sowohl wie Offiziere hauptsächlich dem aus den Angehörigen der Familien des Mikado, der 255 alten Daimios und



Abb. 17 Pagode im Asakusaparke in Tokio (zu S. 211)

Kuge ebenfalls nach europäischem Muster gebildeten neuen Adel entnommen.

Der plötzliche Umsturz alles Bestehenden konnte natürlich nicht ohne mehr oder minder offene Opposition der am Alten Hängenden vor sich gehen; insbesondere wollten die durch Jahrhunderte zum Kriegshandwerke erzogenen Samurais die neue Ordnung der Dinge nicht anerkennen und gaben ihrer Unzufriedenheit durch verschiedene

Aufstände Ausdruck, deren letzter und größter, der sogenannte Satsuma-Aufstand, endlich im Jahre 1877 mit deren völliger Niederwerfung endete.

Im Jahre 1889 gab der Mikado seinem Volke die schon 1869 versprochene Repräsentativverfassung, die nach preußischem Muster ein aus Ober- und Unterhaus bestehendes Parlament schuf, dessen Stellung zum Monarchen in Japan allerdings eine etwas andere ist, indem das Zustandekommen von Gesetzen hier nicht an einen Parlamentsbeschluß gebunden ist. Dem Parlamente kommt also eigentlich keine Souveränität zu, und daher sind auch die Minister nicht dem Parlamente, sondern dem Mikado verantwortlich.

Die Durchführung aller dieser Reformen, nicht minder wie ganz besonders die Niederwerfung des Satsumaaufstandes war für die Finanzen des Staates eine harte Probe, und sollte das großartige Reformwerk nicht auf halbem Wege stehen bleiben, mußten neue Einnahmequellen geschaffen werden. Bisher war Japan vorwiegend ein Agrikulturland gewesen, dessen Bewohner von Reis und dem Reichtume des Meeres an Fischen lebten. Bei der völligen Anspruchslosigkeit war das Bedürfnis der Bevölkerung nach fremden Kultur- und Industrieprodukten ein ganz minimales, daher auch der Außenhandel ein verschwindend geringer. Die rohen Produkte des Landes allein mußten seine Bewohner ernähren, die Finanzwirtschaft war reinste Naturalwirtschaft. Die Einnahmen des Staates bestanden zu 80—90% aus Grundsteuern, die in natura, in Reis, entrichtet wurden. An Stelle dieser Steuern, welche infolge des Wechsels der Reispreise bedeutenden Schwankungen unterworfen und überdies in den einzelnen Landesteilen sehr verschieden waren, wurde durch ein neues Grundsteuergesetz vor allem unter Aufhebung aller Steuerbefreiungen eine allgemeine und gleiche Besteuerung von Grund und Boden auf Grund eines stabilen Wertkatasters eingeführt und von dem auf Grund des durchschnittlichen Ertrages der letzten Jahre ermittelten Werte des Bodens anfänglich eine Steuer von 3%, seit 1877 von 2½% erhoben.

Außerdem wurden 1875 eine ganze Menge kleiner Abgaben aller Art abgeschafft und an deren Stelle 1887 die Einkommensteuer, 1896 eine Gewerbesteuer, weiter auch bald indirekte Abgaben in Form einer Getränkesteuer auf Sake, Alkohol, Bier, ferner Konsumsteuern auf Tabak, Soya und Zucker eingeführt.

Alle diese inneren Einnahmen waren jedoch nicht imstande, das finanzielle Gleichgewicht des Staates auf die Dauer zu erhalten.

Überdies empfand das Volk die, wenn auch nun gerechtere, so doch höhere Besteuerung sehr schwer und die Regierung mußte daran denken, eine grundlegende Abhilfe zu schaffen, und zwar durch völlige Neuregelung der Zolleinnahmen.

Bis zum Jahre 1865 war der japanische Zolltarif ein reiner Finanztarif, welcher für die Aus- und Einfuhr aller Waren auf einer allgemeinen Basis von 5% spezifische Zölle festsetzte. Diese niederen Zölle, von denen überdies im Jahre 1889 ein großer Teil der Ausfuhrzölle aufgehoben wurde, hatten beinahe gar keine handelspolitische Bedeutung.

Die große Schwierigkeit, zu einem System von höheren Finanz- und Schutzzöllen überhaupt überzugehen, lag jedoch darin, daß die internationalen Beziehungen Japans zum Auslande durch Verträge geregelt waren, die in eine Zeit tiefster Demütigung durch Kanonen und Kriegsschiffe aufgezwungen, den Fremden auf Jahre hinaus die größten Vorteile sicherten und erst von 1872 an im gegenseitigen Einvernehmen geändert werden konnten, worauf die fremden Mächte nicht so ohne weiteres eingehen wollten. Obwohl seit 1879 die bezüglichen Verhandlungen ununterbrochen im Gange waren, kam es doch erst im Jahre 1894 mit England zu einem neuen Handelsvertrag, dem dann auch bald solche mit den übrigen Mächten folgten. Wegen der in den bisherigen Verträgen enthaltenen Meistbegünstigungsklausel wurde jedoch der Beginn der Geltung der neuen Vereinbarungen bis nach dem Abschluß der Zoll- und Handelsverträge mit allen anderen Staaten hinausgeschoben und erst mit dem 4. August 1899 begann in Japan eine ganz neue Epoche internationaler Beziehungen.

Von nicht zu unterschätzendem Einflusse auf das endliche Zustandekommen dieser Verträge war der Umstand, daß Japan daran gegangen war, seine ganze Gesetzgebung in modernster Weise nach europäischem Muster zu reformieren. Den Anfang machte man mit Strafgesetzbuch und Strafprozeßordnung, die man von Frankreich nahm, dann kam Zivilprozeß, Handelsgesetzbuch und bürgerliches Gesetzbuch, alles ganz nach deutschem Muster, was wenigstens Gewähr für eine gewisse Rechtssicherheit bot.

Zunächst schuf sich Japan einen autonomen Zolltarif, welcher als Gesetz vom 29. März 1897 die Basis für die Vertragstarife zu bilden hatte, die dann auch mit den europäischen Großmächten zustande kamen und in welchen die wichtigsten Positionen auf zwölf Jahre gebunden sind, während sich Japan in den übrigen Tarifen

völlig freie Hand behielt. Dagegen wurden alle Ausfuhrzölle aufgehoben. Für diejenigen Staaten jedoch, welche nicht das Recht der Meistbegünstigung hatten, galten die noch recht mäßigen Positionen des auf dem Prinzipe der Wertzölle aufgebauten autonomen Tarifes, der noch vorwiegend finanzielle Ziele verfolgte und in welchem noch nichts von einer protektionistischen Hochschutzpolitik zu finden war.

Die obenerwähnten Handelsverträge waren jedoch auch abgesehen vom Zolltarife für Japan epochal. Bisher waren die Fremden noch immer der Gerichtsbarkeit der eigenen Konsuln unterworfen und hatten auch keine Steuern zu zahlen, so daß die Stellung Japans im internationalen Verkehre im Grunde genommen eine demütigende war, eine beständige Quelle zu Reibungen gegenüber dem Auslande, sowie zu Äußerungen der Mißbilligung und Unzufriedenheit mit dem neuen Systeme gegenüber der eigenen Regierung bildete und dies um so mehr, je geringer der Unterschied in den Einrichtungen Japans und der alten Kulturstaaten Europas wurde.

Durch die neuen Verträge nun trat Japan endlich gleichberechtigt in den Kreis der europäischen Kulturstaaten ein, die Sonderstellung des Ausländers wurde abgeschafft, derselbe nunmehr vollkommen dem japanischen Rechte unterworfen und die Konsulargerichtsbarkeit aufgehoben. Als Gegenkonzession gegen diese weittragenden wirtschaftlichen Eroberungen öffnete Japan das Land dem fremden Handel und Verkehr. Zwar dürfen Ausländer in Japan kein Eigentum an Grund und Boden, wohl aber an Gebäuden erwerben, auch ist ihnen Pacht und Emphyteuse erlaubt. Dagegen kann der Ausländer im ganzen Lande unbeschränkt Handel und Gewerbe, nicht aber Landwirtschaft, Bergbau und Küstenschiffahrt, außer zwischen den offenen Häfen, betreiben; weiter ist ihm der Erwerb von Aktien der wichtigen Verkehrsinstitute benommen.

Unterdessen war im Jahre 1894 wegen Korea der Krieg mit China ausgebrochen. Japan hatte einen Aufstand benützt, um Tschemulpo zu besetzen und in Korea Ruhe zu schaffen. Ein Protest Chinas wurde mit der Entsendung einer Flotte in die chinesischen Gewässer und Landung von Truppen auf dem Festlande beantwortet; es folgten einige siegreiche Schlachten unter Yamagata, Oyama und Ito und schon am 17. April 1895 wurde von Li-hung-tschang der Friede von Shimonoseki unterzeichnet, der wegen seiner für Japan so günstigen Bedingungen den Neid der europäischen Großmächte erregte, zur Besetzung von Weiheiwei, Tsingtau und Port Arthur

führte und hiedurch die mittelbare Veranlassung zu dem noch in frischer Erinnerung stehenden russisch-japanischen Krieg bildete.

Der durch die neuen Handelsverträge eingeschlagenen Richtung in der Handelspolitik hat es Japan zu verdanken, daß trotz der beiden Kriege mit China und Rußland seine Finanzlage eine entsprechende ist, daß Handel, Gewerbe und Industrie, ja auch die Landwirtschaft mit Riesenschritten vorwärts strebt und trotz der großen Belastung durch Steuern und Abgaben der Volkswohlstand in steter Zunahme begriffen ist. Die ungeheure Schuldenlast von $2^1/_2$ Milliarden Yen, welche der letzte Krieg Japan auferlegte, hat dasselbe schließlich genötigt, zu dem von Deutschland ausgegangenen Prinzipe der höchsten Schutzzollpolitik überzugehen, und der seit 1905 in Kraft stehende neue Zolltarif läßt die niedrigen Zollsätze des früheren nur mehr für jene Warenklassen bestehen, hinsichtlich welcher Japan durch Verträge bis zum Jahre 1911 gebunden ist.

Doch nun genug der japanischen Geschichte und zu einigen allgemeinen Bemerkungen über das Land selbst.

XIV. GEOGRAPHISCHE GLIEDERUNG, BEVÖLKERUNGSVERHÄLTNISSE UND BODENKULTUR JAPANS.

Das, was wir heute mit dem politischen Begriffe „Japan“ verbinden, war es nicht immer. Wie oben erwähnt wurde, bildete nur der mittlere und nördliche Teil der Hauptinsel Hondo das eigentliche Stammland, und erst im Laufe der Jahrhunderte dehnte sich die Herrschaft des Mikado über die drei Hauptinseln Hondo oder Honshu, Kiushu und Shikoku, endlich 1872 über die Insel Yezo, 1874 über die Liukiu, 1875 über die Kurilen aus; der Friede von Shimonoseki brachte Taiwan oder Formosa und der Friede von Portsmouth die südliche Hälfte des im Jahre 1875 an Rußland abgetretenen Sachalin. Das Reich besteht heute aus mehr denn 4000 kleinen und fünf großen Inseln, nämlich den drei Inseln Altjapans

Honshu	mit	226 579	Km²	und	33 549 000	Einwohnern (1899)	
Kiushu	„	43 614	„	„	6 420 000	„	
Shikoku	„	18 210	„	„	2 933 000	„	,

weiter den Kolonialgebieten von

Taiwan	mit	34 752 Km²	und	2 705 000	Einwohner	und
Hokkaido	„	94 011	„ „	838 000	„	, daher
zusammen		417 166 Km²	und	46 445 000	Einwohnern (1899)	

welch letztere Zahl jedoch unterdessen im eigentlichen Japan auf 47812702 und in Taiwan auf 3059235 gestiegen ist. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichtigkeit für ganz Japan beträgt demnach 122 für den Quadratkilometer, wogegen sie in Altjapan auf 150, in einzelnen Distrikten um Tokio und Osaka sogar auf 250 bis 320 steigt. Aber auch in Honshu ist die Dichtigkeit infolge der verschiedenen Bodenbeschaffenheit sehr verschieden; während dort, wo wie in der Ebene und in den Tälern der Boden die Reiskultur gestattet, die Bevölkerung sich zusammendrängt, finden wir im gebirgigen Innern mit seinem unwirtlichen Klima, seinen steilen Bergen und tiefen, unwegsamen Schluchten oft eine sehr dünne Besiedelung.

Seitdem die früher so oft wiederkehrenden Hungersnöte aufgehört haben, die Vermehrung des Volkes zurückzuhalten, seitdem die verbesserten Verkehrsmittel die Versorgung des Volkes mit Nahrungsmitteln erleichtern und die sanitären Verhältnisse unter dem Einflusse einer zielbewußten, durch an europäischen Universitäten herangebildete Ärzte unterstützten Regierung sich gebessert haben und Japan eines der gesündesten Länder geworden ist, seither ist die Bevölkerungszunahme eine sehr bedeutende und erreichte in den letzten Jahren mehr als 1 % jährlich. Hiezu trug auch viel die ziemlich geringe Kindersterblichkeit bei, welche auf die ausschließlich übliche natürliche Ernährung der Kinder durch die Mutter zurückzuführen ist.

Der Umstand, daß Japan sich über ganze 34 Breitegrade erstreckt, daß es im Innern ein äußerst gebirgiges Land mit hohen Bergen vulkanischen Ursprungs, mit reißenden Strömen ist, während seine Küste eine selten ausgedehnte Entwicklung zeigt (die Küstenlänge der fünf Hauptinseln beträgt über 16000 km), so daß kein Punkt des Landes mehr als 270 km vom Meere entfernt ist, verleiht dem Lande seinen eigentümlichen Charakter und bringt es mit sich, daß wohl kein zweites Land in seiner Vegetation, seinem Klima, kurz seiner ganzen Natur eine solche Verschiedenheit und Mannigfaltigkeit ausweist, wie gerade Japan, wo wir auf Formosa das tropische und auf den Kurilen das subarktische Klima finden. Dem Kurushio verdankt Japan die bis zum Norden von Hondo reichende

subtropische Vegetation, die Tee- und Reiskultur, indes Baumwolle bis zum 38., Zuckerrohr bis zum 35. Breitegrade gedeiht. Während wir auf Hokkaido vollständig die Vegetation unserer gemäßigten Zone mit ihren Nadel- und Laubwäldern, auf den Inseln Altjapans Bambuswälder finden, besitzt Formosa, abgesehen von seinen hochgelegenen Gebirgsgegenden, vollkommen tropische Vegetation.

Das Klima Japans steht auch unter dem Einflusse der Monsune, denen es hauptsächlich zuzuschreiben ist, daß im Sommer bei dem feuchtwarmen Südmonsune die Temperatur im ganzen Lande eine unverhältnismäßig schwüle ist, im Herbste und Winter dagegen bei Nordmonsun starke und zwar trockene Kälte eintritt und die Berge selbst in Mitteljapan oft bis tief herab mit Schnee bedeckt sind, während auch an der Küste in jedem Jahre Schneefälle vorkommen. Aus dieser starken Differenz des Winter- und Sommerklimas läßt sich auch der ganze Charakter der japanischen Vegetation, insbesondere jedoch der japanischen Landwirtschaft erklären; die große Feuchtigkeit und Wärme gestattet eine hohe Ausnützung des Kulturlandes durch wiederholte Ernten auf demselben Boden im selben Jahre und ermöglicht es, daß, obwohl nur 40% des gesamten Altjapan Kulturland sind, dennoch der größte Teil der Bevölkerung des Landes (1905 waren es ungefähr 60%) dem landwirtschaftlichen Berufe angehört und im Ackerbaue seinen Unterhalt findet. Eine weitere Folge dessen ist, daß die Bestellung selbst des kleinsten Stückchens Ackerland mit einer außerordentlichen, beim Großbetriebe ausgeschlossenen Intensität betrieben wird, was allein die Ernährung einer so dicht beieinander wohnenden Bevölkerung ermöglicht. (Tafel XI.)

Japan kennt überhaupt bis jetzt noch keine landwirtschaftlichen Großbetriebe. Das ganze Kulturland ist entweder von Haus aus in kleine Grundparzellen geteilt, oder wird von den wenigen Latifundienbesitzern in kleinen Stücken in Pacht gegeben. Den kleinen Wirtschaftern, einerlei ob sie Eigentümer oder Pächter sind, fehlt fast immer das nötige Kapital, um zu modernen Wirtschaftsmethoden übergehen zu können, so daß wir den Japanern heute zum größten Teile sein Land noch in derselben Weise bebauen sehen wie vor Jahrhunderten. Bei dem starken Anwachsen der Bevölkerung wird es sich daher die Regierung angelegen sein lassen müssen, durch materielle Unterstützung der kleinen Grundbesitzer, durch Schulen, Musterbetriebe und Wanderlehrer für die Einführung moderner, einen größeren Ertrag abwerfender Wirtschaftsmethoden zu sorgen, um dem Volke auf die Dauer das tägliche Brod im Lande zu sichern.

Vorläufig bestehen zur Unterstützung der Landwirtschaft zahlreiche landwirtschaftliche Vereine und in jeder der 46 Präfekturen eine Agrikulturbank, welche in der Hypothekarbank von Japan ein Zentralorgan haben. Diese 46 Banken verfügen zusammen über ein eingezahltes Kapital von 28257405 Yen, einen Reservefond von 3202430 Yen, erteilten im Jahre 1905 an Vorschüssen und Darlehen 35522297 Yen und zahlten eine durchschnittliche Dividende von 8,14 Prozent (1 Yen = K 2,46).

Von den 288000 km^2 Altjapans sind $50^0/_0$ mit Wald bestanden und $10^0/_0$ unproduktives Land, während von den restlichen $40^0/_0$ auf Reisland $23^0/_0$, auf sonstiges Ackerland $15^0/_0$, auf Maulbeerpflanzungen $1^0/_0$ und endlich auf Teepflanzungen ebenfalls $1^0/_0$ entfallen.

Auffallend ist in Japan die Mannigfaltigkeit der Baumarten, welche den in der Regel ihrem freien Wachstume überlassenen Wäldern eine seltene Abwechslung verleihen. Da finden wir Eichen, Magnolien und Kiefern mitten in Bambuswäldern, dort Kastanien und Taxus in dichten Cypressenhainen.

Solange Japan ein von aller Welt abgeschlossenes Dasein führte und keine Industrie, keinen Handel besaß, war auch für das Holz der Wälder kein größerer Bedarf vorhanden und diese behielten ihre Ursprünglichkeit. Erst als mit der Erschließung des Landes Handel und Industrie aufblühte, fand sich für die verschiedenen Holzarten gute Verwendung; als weiter die Bevölkerung in so rascher Weise zunahm, mußte man dem Lande neuen Boden für den Anbau von Nahrungspflanzen abgewinnen und die Wälder wurden zurückgedrängt. Anfänglich erfolgte Abtrieb und Rodung ohne jeden Plan und schädigte ganz bedeutend den Waldbestand des Landes. Doch die Regierung sorgte bald für ein strenges, nach deutschem Muster geschaffenes Forstgesetz, und jetzt besitzt Japan einen vollkommen geregelten Waldbetrieb.

Das Holz der japanischen Wälder wird heute außer als Bau- oder Industrieholz auch noch, wie seit Jahrhunderten, zum Teile zur Erzeugung von Holzkohle verwendet, welche im japanischen Haushalte als Heizmaterial für die bekannten Feuertöpfe dient. Neben Holz liefern Japans Wälder jedoch auch bedeutende Quantitäten an Lack, vegetabilischem Wachse und Kampfer, Produkte, die sowohl für die japanische Industrie wie auch für den Export von nicht zu unterschätzender Bedeutung sind. Die Menge des im Jahre 1904 gewonnenen Lackes betrug 50341 Kwan (1 Kwan = 3,76 kg), während

der Wert des im selben Jahre gewonnenen Kampfers und Kampferöles 532234 Yen erreichte.

Unter den Nahrungspflanzen Japans nimmt der Reis, das tägliche Brot der Ostasiaten, die erste Stelle ein und der Ausfall der



Abb. 18 Schulkinder (zu S. 215)

Reisernte ist für Japans Volkswohlstand von größter Bedeutung. Während im Jahre 1904 die Reisernte 51401997 Koku = 92784091 hl (1 Koku = 180 l), d. i. um $10^1/_2{}^0/_0$ mehr als im Jahre 1903 und um $21^0/_0$ mehr als in einem Durchschnittsjahre, erreichte, war dieselbe im Jahre 1905 infolge der kühlen und nassen Witterung in den Monaten Juli und August 1905 eine sehr schlechte und blieb mit

50868442 hl um 14,8 % hinter einer Durchschnittsernte zurück, so daß in einzelnen Teilen des Landes, besonders in den Präfekturen Iwate, Fukushima und Miyaji eine Hungersnot ausbrach. Neben Reis werden in Japan auch größere Quantitäten von Roggen, Gerste und Weizen gebaut und es betrug die Anbaufläche in ha

		Reis	Roggen	Gerste	Weizen
im Jahre	1903	2 835 497	164 611	651 533	465 207
„ „	1904	2 852 073	693 169	645 164	454 056
„ „	1905	2 857 706	687 696	664 620	451 114

Obwohl also einerseits die Bevölkerung jährlich über 1 % zunimmt, ist die Anbaufläche der landwirtschaftlichen Kulturen kaum merklich gewachsen; schon heute ist nämlich, insbesondere auf Hondo, jedes produktive Fleckchen Erde unter Kultur genommen, so daß auch für die Zukunft durch Vergrößerung der Anbauflächen eine Erhöhung der landwirtschaftlichen Produktion nicht zu erwarten steht. Es erübrigt daher für Japan nebst der bereits erwähnten Verbesserung der Kulturmethoden, um den Bedarf der Bevölkerung an Cerealien zu decken, nichts als die Einfuhr von solchen. Wohl wird auch Reis von Japan nach Europa und Amerika exportiert, und zwar aus dem Grunde, weil der japanische Reis wegen seiner vorzüglichen Qualität für das gewöhnliche Volk in Japan zu gut ist. Doch mußten hierfür umso größere Quantitäten nach Japan eingeführt werden, und zwar im Jahre 1901 im Werte von 11.8, 1902 17.7, 1903 51.9, 1904 59.7 und 1905 47.9 Millionen Yen. Außerdem wurde im Jahre 1905 noch Weizenmehl im Werte von 9.95 und Weizen im Werte von 4.01 Millionen Yen eingeführt.

In jüngster Zeit ist die japanische Regierung bestrebt, das Volk in höherem Maße an den Genuß von Fleisch und Getreide zu gewöhnen,und läßt sich daher besonders die Viehzucht angelegen sein. Sie hat dabei nicht nur im Auge, dem Volke eine billigere Nahrung als den Reis zu sichern und dasselbe von dem Ausfall der Reisernte weniger abhängig zu machen, sondern auch, die physische Kraft und Gesundheit der Rasse zu heben und sie zu größerer Arbeitsleistung zu befähigen. Denn insbesondere die in Japan heimische Beri-beri-Krankheit wird auf den ausschließlichen Genuß von Reis zurückgeführt.

Die Reisfelder verleihen ganz Japan einen eigentümlichen landschaftlichen Reiz. Ende April erfolgt die Aussaat, nach welcher das Feld sofort unter Wasser gesetzt wird. Nach zwei Monaten werden

die jungen Pflanzen übersetzt, und zwar in Rillen ungefähr 20 cm unter das Wasser, wo sie bis September reifen. Die Bestellung und Pflege des Reisfeldes, vor allem die Entfernung des Unkrautes aus den berieselten Feldern, erfordert eine große und genaue Arbeit. Die Reisfelder sind daher, wie auch überhaupt infolge der obenerwähnten intensiven Wirtschaftsmethode in der Regel von sehr geringem Umfange, liegen meistens terrassenförmig in leichten Abstufungen übereinander und sind durch schmale, sich in unregelmäßigen Windungen dem Terrain anpassende Wälle voneinander getrennt. (Tafel V.)

Vorzüglich angelegte Bewässerungsanlagen versorgen die einzelnen Parzellen mit Wasser, welches von dem höheren Felde dem niederen zuströmt, um von letzterem durch Treträder wieder zu dem ersteren hinaufgepumpt zu werden. Wenn dann am Abende die glatten Wasserflächen der Reisfelder im Glanze der hinter dem tiefdüsteren Fujiyama untergehenden Abendsonne wie mit Purpur übergossen erscheinen, und in denselben in langen Reihen die saftig grünen Reispflänzchen sich vom Hauche einer milden, tropischen Luft sanft kräuseln, wenn sich über uns in den herrlichsten Farben vom tiefsten Blauviolett bis zum intensivsten Feuerrot abgetönt der Himmel wölbt, da kommen wir so recht zum Bewußtsein der wunderbaren Schönheit dieses Landes.

Nebst dem Reis gewinnt für Japan der Tee immer größere Bedeutung. Obwohl erst im neunten Jahrhundert von Korea, seiner eigentlichen Heimat, über China eingeführt, findet man die kugelförmig gezogenen Teesträucher heute mehr oder minder im ganzen Lande, so daß die Gesamtproduktion im Jahre 1904 7051025 Kwan (hauptsächlich grünen Tees) betrug, wovon um 10 Millionen Yen exportiert wurde. (Abb. 8.)

Wenig entwickelt dagegen ist Japans Viehzucht. Schafe und Ziegen, welche das japanische Gras nicht vertragen sollen, gibt es fast gar keine und auch die Zucht von Rindern gewinnt erst in neuester Zeit mehr Verbreitung, während der Fleischkonsum heute noch fast ausschließlich auf die Fremden beschränkt bleibt. Der Grund für all dies liegt in dem Glauben der Japaner an die Seelenwanderung, welcher ihnen den Genuß eines Tieres verbietet, in dem möglicherweise die Seele eines ihrer Vorfahren weiterleben könnte. Infolgedessen sind auch Milch, Butter und Käse den Japanern so gut wie unbekannt und für den Europäer nur hoch zu bezahlende Raritäten. Im Jahre 1904 gab es in Japan 1200135 Stück Hornvieh,

1390017 Pferde, 191952 Schweine, 67972 Ziegen und 2769 Schafe. Das breite Volk in Japan lebt außer von Fischen in rohem oder zubereiteten Zustande beinahe ausschließlich von Nahrungsmitteln vegetabilischer Art. Doch haben die Japaner eine besondere Vorliebe für Hühner und Pfauen mit schönem Gefieder, und diese geben bei Reisen im Innern des Landes für den Europäer oft die einzige zu erlangende Fleischnahrung ab.

XV. VERKEHRSVERHÄLTNISSE; LANDESVERTEIDIGUNG.

Wie sehr die hohen Gebirgszüge, die durch heftige Regengüsse ganz plötzlich zu reißenden Strömen anschwellenden Gebirgsbäche den Verkehr zu Lande äußerst erschweren, ja oft ganz unmöglich machten, ebenso trug die reiche Küstengliederung dazu bei, das Meer zum allgemeinen Verkehrswege zu machen, und wenn Japan trotz der günstigen Voraussetzungen für einen internationalen Verkehr nicht früher in denselben eingetreten ist, hat dies eben in der historischen Entwicklung des Landes seinen Grund. Dennoch haben sich die Japaner innerhalb der beschränkten Grenzen ihres Landes im Laufe der Jahrhunderte mit der Küstenschiffahrt eng vertraut gemacht, so daß sie nach Abschaffung der den Verkehr mit dem Auslande beschränkenden Gesetze der Tokugawa-Shogune sich in kürzester Zeit auf dem weiten Weltmeere zurechtfanden und heute wohl zu den tüchtigsten Seefahrern gezählt werden dürfen. Bis zur Restauration der Dynastie spielte sich der ganze Seeverkehr Japans beinahe ausschließlich auf dem geschützten Binnenmeere ab, und nur selten wagte sich ein einheimisches Fahrzeug auf eine weitere Küstenfahrt. Dem Landverkehre, der überdies durch ein strenges Paßwesen sehr erschwert wurde, dienten nur die bekannten acht Landstraßen, nach denen das Land auch eingeteilt wurde: Der Tokaido oder die Ostseestraße, die alte berühmte Landstraße von Tokio nach Kioto, der Tosando oder östliche Bergweg, der Nakasendo oder die zentrale Bergstraße, der Hokurikudo oder die Nordlandstraße, der Sanyodo oder die Straße der Sonnenseite der Berge, der Sanindo oder die Bergschattenstraße, der Nankaido oder südliche Seeweg und der Saikaido oder Westseeweg.

Noch heute sind im Zuge des Tokaido und Nakasendo uralte Alleen von Kryptomerien, kunstvoll gewölbte Steinbrücken, Hunderte von großen Tempeln und kleinen Heiligtümern zu sehen, in welchen einst die hier vorbeiziehenden Daimios den Göttern reichlichen Tribut zollten. Ein so reger Verkehr auf den erwähnten Straßen infolge der Daimiozüge und der Pilgerfahrten herrschte, so wenig war dies abseits derselben der Fall.

Sobald jedoch die Japaner erkannt hatten, daß ihr Land nur im Verkehre mit dem Auslande, durch Handel und Industrie sich heben könne, ja daß es für Ostasien die Rolle Englands in Europa zu spielen berufen sei, gingen sie auch mit der ihnen eigenen Energie daran, ihre Verkehrsmittel und Transportanstalten in moderner Weise auszugestalten.

Was zunächst den Landverkehr anbelangt, so ging es hierbei nur mit sehr langsamen Schritten vorwärts, und auch heute sind nach unseren Begriffen gute Landstraßen sehr wenige vorhanden. Dennoch hat der Personenverkehr in Japan einen ganz ungeheuren Aufschwung genommen. So war die zu Steuerzwecken konskribierte Anzahl der von Pferden gezogenen Wagen in der Zeit von 1875 bis 1903 von 364 auf 99189, die der Ochsenkarren von 1707 auf 26308, der Jinrikishas von 113921 auf 195771, der von Menschen gezogenen Lastkarren von 115680 auf 1335838 gestiegen. In Japan wickelt sich eben auch heute noch der Verkehr trotz der Intensität desselben zum großen Teile mit Hilfe der alten, primitiven Verkehrsmittel, der von Menschen gezogenen Personen- und Lastwagen ab, die den Verkehrsverhältnissen so gut angepaßt sind, daß sie der Japaner trotz Dampf und Elektrizität nicht entbehren kann. Das Jinrikisha oder Riksha, im feineren Japanisch auch Kuruma genannt, wurde von Goble, einem Matrosen auf Perry's Flaggschiff, erfunden, als derselbe später als Missionar nach Japan zurückkehrte, und verbreitete sich seit 1867 über den ganzen Orient so stark, daß man sich heute die Straßen einer asiatischen Seestadt ohne diese Vehikel gar nicht mehr vorstellen könnte. Gezogen von einem, oder auf langen Fahrten von zwei nach Tandemart vorgespannten Männern, die in der Regel außer Sandalen, einem weiten Kimono und einem breitrandigen Strohhut in der bekannten Pilzform nichts am Körper tragen, ist es möglich, auf diesen leichten zweirädrigen Fahrzeugen an einem Tage oft 100 km und mehr zurückzulegen, so ganz außerordentlich ist die Ausdauer und die Leistungsfähigkeit dieser Männer, die in langsamem Trabe stundenlang ohne Unterbrechung laufen

können. Allerdings sollen viele später an Herzleiden zugrunde gehen. (Tafel IV.)

Während früher die Rikshas zum großen Teile in Japan, und zwar aus Holz hergestellt wurden, werden dieselben heute in ganzen Schiffsladungen aus Amerika importiert, wo sich große Werke mit der Herstellung derselben aus Stahl beschäftigen. Die Rikshas der Europäer haben in der Regel sehr bequeme Sitze und sind mit Radreifen aus Gummi versehen, so daß für eine Reise durch Japans schöne Gegenden dieses Verkehrsmittel bei weitem jedem anderen vorzuziehen ist.

Im Gebirge, wo der Rikshamann trotz zwei- und dreifachen Vorspannes und Nachschubes nicht mehr vorwärts kommt, bedient man sich zum Reisen des Kago, eines von zwei Männern getragenen Gestelles aus Bambusstäben, in dessen herabhängendem Teile aus Polstern ein Sitz zurechtgemacht ist; da der Insasse mit verschränkten Füßen hier Platz nehmen muß, gestaltet sich ein längeres Reisen mit diesem Verkehrsmittel für uns Fremde keineswegs besonders angenehm, während der an derartige Stellungen der Extremitäten gewöhnte Japaner den Kago dem Riksha sogar vorzieht. (Tafel VII.)

Ein weiteres derartig primitives Verkehrsmittel endlich ist der Sedanstuhl, ein von vier oder sechs Männern auf Bambusstangen über der Achsel getragener regelrechter Tragsessel.

Allein auch Japan konnte sich auf die Dauer den modernen Verkehrsmitteln nicht verschließen, die hier allerdings anfänglich nur schüchtern ihren Einzug hielten.

Die geographische Figuration Japans, der Umstand, daß es als langgestrecktes Eiland bei geringer Breite eine ganz außerordentlich reiche Küstenentwicklung besitzt, bringt es jedoch mit sich, daß sich seine Entwicklung des inneren Verkehres nicht mit jener von Kontinentalstaaten vergleichen läßt. Während wir in Binnenländern mit geringer Küstenentwicklung den Hauptverkehr sowohl von Personen wie auch von Gütern sich auf den Eisenbahnen abspielen sehen, ist in Japan eine ganz natürliche Verkehrsteilung eingetreten. Die Massengüter, bei denen es nicht so sehr auf Schnelligkeit, als vielmehr auf billige Fracht ankommt, werden nach wie vor von einer zahlreichen und sich stets noch vermehrenden Küstenschiffahrt zur See von einem Handelszentrum zum anderen und in all die kleinen Handels-Häfen des Landes geschafft, und die Regierung hat dafür gesorgt, daß für diesen Güterverkehr längs der ganzen Küste gute Häfen errichtet oder die bestehenden verbessert werden.

Der Personenverkehr jedoch, bei dem es vor allem auf die Schnelligkeit ankommt, wird durch die Bahnen besorgt, die daher zum größten Teile und ganz besonders auf den das Land seiner Länge nach durchziehenden Strecken vorwiegend diesem dienen. Nur auf den von diesen Hauptlinien abzweigenden, von den Handelshäfen aus ins Innere des Landes und auf den zu Bergwerken und Industrieunternehmungen führenden Nebenlinien finden wir auch einen starken Lastenverkehr. Diese Ablenkung des großen Frachtverkehrs auf die See ermöglichte es, daß man sein Auskommen mit einer ziemlich geringen Spurweite (3 Fuß 6 Zoll) finden und der heute schon ganz bedeutende Personenverkehr trotzdem glatt bewältigt werden konnte. Die geringe Spurweite wurde allerdings nicht nur in Erwartung dieser Verkehrsteilung, sondern auch aus ökonomischen Gründen gewählt, da sich gleich bei den ersten Anfängen des Bahnbaues gezeigt hatte, daß derselbe infolge der Beschaffenheit des Terrains und der Notwendigkeit vieler Objekte sehr teuer sein würde.

Lange schien es, als wenn in Japan trotz aller Annahme westlicher Kultur sich für den Bau von Bahnen kein rechtes Interesse finden wollte; doch hieran war zunächst wohl hauptsächlich der Mangel an dem notwendigen Gelde für diese kostspieligen Unternehmungen schuld, und erst Erwägungen militärischer Natur ließen die Notwendigkeit eines das ganze Land seiner Länge nach durchziehenden Bahnsystems zum Zwecke einer raschen Mobilisierung erkennen.

Wohl war man an maßgebender Stelle von den Vorteilen des Staatsbetriebes überzeugt, und im Jahre 1872 wurden auch die ersten Bahnstrecken Japans, Yokohama-Shimbashi und Kobe-Osaka, als Staatsbahnen dem Verkehre übergeben; doch betrug noch 1882 die Gesamtlänge des Bahnnetzes nur 280 km. Der Staat besaß eben anfangs nicht die nötigen Geldmittel. Im Jahre 1881 jedoch trat bei der Staatsverwaltung aus den oben angeführten Gründen eine Änderung in der Verkehrspolitik ein, und es wurde zunächst der Bau der von Tokio nach dem Norden führenden Bahn durch eine vom Staate subventionierte Aktiengesellschaft finanziert, während dieser selbst 1884 den Ausbau der Verbindungsstrecke Yokohama-Osaka begann. Erst mit der Zulassung einheimischen und fremden Privatkapitals sehen wir zahlreiche Gesellschaften mit oder ohne staatliche Subvention zum Baue von Bahnen entstehen und das Land mit einem dichten Netze von solchen in allen Richtungen durchziehen. Während

Japan	1882	280 km Staats- und	0 km Privatbahnen, zus.	280 km
hatte, gab es	1892	890 „ „ „	1860 „ „ „	2750 „
	1902	1700 „ „ „	4755 „ „ „	6455 „
	1904	2155 „ „ „	5050 „ „ „	7205 „
	1905	2350 „ „ „	5200 „ „ „	7550 „

und schon 1901 betrug das auf allen Bahnen investierte Kapital 340 Millionen Yen, welcher Betrag sich im Durchschnitte mit 8.3% verzinste, gegen 4.2% in Frankreich, 3.4% in England, 6% in Deutschland und 2.2% in Österreich.

Die Entwicklung des Verkehrs auf den Bahnen Japans war bisher eine recht günstige. Während im Jahre 1890 die Gesamteinnahmen sämtlicher Bahnen 6927455 Yen betrugen, waren dieselben 1901 auf 43414332 Yen gestiegen und erreichten 1905 51345924 Yen, wovon 29819277 Yen auf den Personen- und 21526657 Yen auf den Frachtverkehr entfielen. Wohl war im Jahre 1905 die Anzahl der beförderten Personen von 113.87 Millionen im Jahre 1904 auf 104.05 Millionen zurückgegangen, was seinen Grund hauptsächlich darin hatte, daß die Betriebsmittel durch die Militärtransporte außerordentlich in Anspruch genommen wurden; doch haben andererseits die Gütertransporte eine Vermehrung erfahren und zeigen überhaupt im Verhältnisse zu den Personentransporten eine raschere Zunahme, so daß auf dieselben im Jahre 1901 schon 57% der Verkehrseinnahmen (gegen 34% im Jahre 1890) entfielen. In Deutschland allerdings betrug 1901 dieses Verhältnis 259%, in England 160%, in Frankreich 187%. Die Durchschnittsmeilenlänge in Japan fiel von 1890 bis 1901 per Person von 21 auf 17, wogegen dieselbe im gleichen Zeitraume per Gütertonne von 37 auf 55 stieg. Die Frachteneinnahmen endlich betrugen im Jahre 1905 durchschnittlich 1.15 Sen pro Tonne und Kilometer.

An elektrischen Straßenbahnlinien, die im Jahre 1903 eine Länge von nur 86 Meilen hatten, sind Ende 1905 schon 131 Meilen in Betrieb gewesen.

Den Verhältnissen des Landverkehrs waren jene des Seeverkehrs zur Zeit der Restauration nicht unähnlich. Zwar hatte Japan bereits vor Beginn des Systems der Abschließung eine bedeutende Flotte, welche mit den überseeischen Ländern Handel trieb, doch während der Tokugawaperiode war es ausschließlich auf die Küstenschiffahrt angewiesen, und erst der Donner der fremden Kanonen eröffnete den Japanern wieder das weite Meer; erst 1872 gründete Jwasaki die erste größere Schiffahrtsgesellschaft, die Mitsu-Bishi-Kaisha, die 1885



Verlag v. Karl W. Hiersemann, Leipzig

Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Kagoträger

mit einer zweiten Gesellschaft zur Nippon-Yusen-Kaisha, heute der größten japanischen Schiffahrtsgesellschaft, vereinigt wurde. Bald folgte die Gründung der Osaka-Shosen-Kaisha, der Toyo-Kisen-Kaisha, wie auch einer großen Anzahl kleinerer Privatlinien. So hatte die Nippon-Yusen-Kaisha mit Ende 1905 schon 73 Schiffe mit 250904 Tonnen bei einem eingezahlten Aktienkapital von 22 Millionen Yen, die Osaka-Shosen-Kaisha 97 Schiffe mit 92280 t und 9625000 Yen



Abb. 19 Japanische Bauern in Regenmänteln aus Stroh (zu S. 215)

Kapital, die Toyo-Kisen-Kaisha 5 Schiffe mit 27541 t und 3250000 Yen Kapital, die Mitsu Bussan 39 Schiffe mit 99522 t und 2279034 Yen Kapital.

Japans Handelsflotte wuchs von 100000 Bruttotonnen im Jahre 1879 auf 939594 t im Jahre 1905. Im Jahre 1905 sind im ganzen Lande 10050 Schiffe mit 14473083 t Gehalt ein- und 10295 Schiffe mit 14185825 t Gehalt ausgelaufen. An den ersteren war die englische Flagge mit 6754378 t beteiligt, die deutsche mit 1918720, die Vereinigten Staaten mit 1842822, Norwegen mit 1211899, Frankreich mit 239885 und endlich Österreich mit 118613 t.

Auch für diese rasche Entwicklung der Handelsflotte waren militärische Gründe nicht ohne Einfluß. Die große Zunahme der Bevölkerung ließ Japans weitblickende Politiker bald die Notwendigkeit einer expansiven Territorialpolitik erkennen, die bei der isolierten Lage des Landes mit überseeischen Expeditionen notwendigerweise verknüpft sein mußte. Ganz nach europäischem Muster wurde ein schlagfertiges Heer geschaffen, eine mächtige Kriegsflotte war im Entstehen begriffen. Sollte jedoch all dies seinen Zweck erfüllen, mußten auch die nötigen Mittel geschaffen werden, um zur rechten Zeit am rechten Orte auftreten zu können. Auch hatten die japanischen Feldherrn und Staatsmänner bald eingesehen, daß allein ein Angriffskrieg Aussicht auf Erfolg biete, wie auch daß es von größtem Vorteile sei, den Kriegsschauplatz ins Feindesland zu verlegen. Diesen Erwägungen hat die japanische Handelsflotte die große Unterstützung durch staatliche Subventionen zum Baue der Schiffe und zum Betriebe einzelner Linien zu verdanken. Das Schiffahrts-Unterstützungs-Gesetz vom Jahre 1896 bestimmte, daß Schiffe japanischer Eigentümer von 1000 Tonnen Brutto und 10 Knoten Geschwindigkeit für je 1000 zurückgelegte Meilen eine Subvention von 25 Yen per Tonne, für je weitere 500 Tonnen jedoch 10%, für jeden Knoten vermehrte Schnelligkeit aber 20% Zuschuß erhalten sollten. Das im selben Jahre geschaffene Schiffsbauunterstützungsgesetz gewährt japanischen Untertanen für aus Eisen oder Stahl erbaute Schiffe von 700—1000 Tonnen eine Bauunterstützungsprämie von 12 Yen per Bruttotonne, für solche von über 1000 Tonnen dagegen 20 Yen, und von weiteren 5 Yen für jede Pferdekraft der selbstgebauten Dampfmaschine. So bezog die Nippon-Yusen-Kaisha 1900 über 4 Millionen, die Toyo-Kisen-Kaisha über 1 Million Yen an Schiffahrtssubvention, während im ganzen Lande eine Reihe großer Werften entstand, deren bedeutendste die Mitsu-Bishi-Werft in Akuno-Ura bei Nagasaki, die Werft in Tategami, die Werft der Kawasaki-Schiffsbaugesellschaft in Kobe, der Osaka-Eisenwerke, endlich die Werften der japanischen Kriegsmarine in Yokosuka und Kure sind.

Im Jahre 1903 wurden auf diesen Werften 128 Dampfer mit 37314 t und 151 Segler mit 10181 t erbaut.

Äußerst interessant ist, daß die japanische Handelsflotte gerade während des Krieges eine bedeutende Vermehrung erhalten hat. Wohl betrugen die Abgänge bis Mai 1905 29 Schiffe mit 67730 t, wovon sechs durch gewöhnliche Seenot zugrunde gegangen sind, [illegible]bzehn von den Japanern selbst in Port Arthur und sechs durch

die Russen zum Sinken gebracht worden waren; dem gegenüber stand jedoch ein Zuwachs von dreiundfünfzig im Auslande erworbenen und fünf in Japan gebauten Schiffen mit zusammen 144258 t, was eine Vermehrung von neunundzwanzig Dampfern mit 76528 t ausmacht. Hierzu kommen noch 23 im Kriege gekaperte Schiffe, so daß die gesamte Vermehrung bis Mai 1905 zweiundfünfzig Schiffe betrug.

Dank der oben erwähnten Unterstützung ist es heute der japanischen Schiffahrt schon gelungen, sich nicht nur gegenüber allen ausländischen Schiffahrtsgesellschaften in Japan siegreich zu behaupten, sondern es zählt die Flagge der aufgehenden Sonne heute im ganzen fernen Osten von Singapore bis Wladiwostok mit zu den ersten, ja es will sogar den Anschein haben, als wenn dieselbe auch aus dem Kampfe gegen die amerikanischen und europäischen Linien in China und nach Amerika als Siegerin hervorgehen würde. Gerade in dem Momente, da ich diese Zeilen schreibe, geht durch die Zeitungen die Nachricht vom Ausbruche eines Schiffahrtskriegs zwischen der größten der japanischen Schiffahrtsgesellschaften, der Nippon-Yusen-Kaisha, und der englischen Firma Butterfield und Swire, den Agenten des Norddeutschen Lloyd. Die erwähnte japanische Gesellschaft unterhält regelmäßige Postlinien nach Rotterdam, S. Francisco, Seattle und Australien, ferner Post- und Frachtlinien längs der japanischen und chinesischen Küste, nach Korea und China, wie auch am Yangtsekiang hinauf von Shanghai nach Hankau, hat weiter, um auf den Verkehr mit Amerika einen entscheidenden Einfluß zu gewinnen, in jüngster Zeit die Flotte der Pacific Mail erworben und endlich eine neue Linie von Swatau nach Bangkok eröffnet. Wohl hatte die Firma Butterfield & Swire in Vertretung des Norddeutschen Lloyd, dessen Schiffe bisher auf dieser Linie den größten Teil des Kuli- und Zwischendeckverkehrs besorgten, mit der Nippon-Yusen-Kaisha eine Vereinbarung wegen Fallenlassens des Hafens von Swatau als Anlegepunkt angestrebt, auf welche jedoch seitens der letzteren Gesellschaft nicht eingegangen wurde; die Folge war ein Tarifkampf, in welchem die Rate per Kopf von 3 auf 2 Dollars herabgesetzt wurde.

Während des russisch-japanischen Krieges wurden die meisten Schiffe der japanischen, stark subventionierten Gesellschaften von der Regierung requiriert, so daß diese für ihre Linien fremde Dampfer chartern mußten. Nach dem Friedensschlusse nahm auch die Nippon-Yusen-Kaisha auf der Linie Yokohama-Shanghai den Dienst wieder mit ihren eigenen Dampfern auf und stellte sogar einen dritten ein. Aber auch die Firma Butterfield & Swire, deren von der Nippon-

Yusen-Kaisha gecharterte Dampfer in der Zwischenzeit den Dienst besorgt hatten, betrieb diese Linie weiter, was ebenfalls einen Tarifkampf zur Folge hatte. Die japanische Gesellschaft läßt nun Shanghai durch ihre größten Dampfer jeden zweiten Tag anlaufen, so daß dasselbe heute von japanischen Dampfern auf der Ausreise fünfzehnmal, auf der Heimreise dreizehnmal im Monate angelaufen wird und hierdurch alle bereits bestehenden Schiffahrtslinien, insbesondere der Norddeutsche Lloyd, die Hamburg-Amerika Linie, die P. and O. S. Co., die Messageries Maritimes schwer getroffen werden. Wohl ist der Tarifkampf vorläufig nur im fernen Osten entbrannt, doch steht zu befürchten, daß ihn die Japaner, gestützt auf die Hoffnung, daß die Chinesen die Schiffe des verwandten Stammes denjenigen der Weißen vorziehen werden, auch auf die europäischen und australischen Linien ausdehnen. Doch dies nur als kleine Illustration des im fernen Osten entbrannten Wettkampfes der weißen und gelben Rasse.

Wollte jedoch Japan für eine kontinuierliche Fortentwicklung seines Handels sorgen, mußte es darauf bedacht sein, seine Schiffahrtslinien auch für den Fall des lange vorhergesehenen Krieges mit Russland gegen den Feind zu schützen; es schuf sich daher in der kürzesten Zeit eine Kriegsflotte, die schon im Jahre 1894, kaum im Entstehen begriffen, den Chinesen schwere Niederlagen beibrachte und heute mit zu den mächtigsten und tüchtigsten der Welt gehört. Während dieselbe vor Ausbruch des Krieges aus 74 Kriegsschiffen diverser Klassen und 77 Torpedoboten bestand, besaß dieselbe Ende 1905 einen Gehalt von 370000 Tonnen und wurde im Laufe des Jahres 1906 um weitere 150000 Tonnen vermehrt.

Zur Verteidigung des Landes ist dasselbe in fünf Marinebezirke eingeteilt deren Kommando ihren Sitz in Yokohama, Yokosuka, Kure, Sasebo, Maizuru und Muroran haben, wo sich Werften und Depots befinden. Während das Marinearsenal in Yokosuka das älteste ist, gilt dasjenige in Kure heute für das modernste und größte und erzeugt bereits alle zum Baue der größten Schlachtschiffe erforderlichen Bestandteile selbst, so daß Japan im Baue seiner Kriegsschiffe vom Auslande heute vollständig unabhängig ist.

Die Friedensstärke des japanischen Heeres, welches auf der Basis einer allgemeinen Wehrpflicht von deutschen Instruktoren ganz nach deutschem Muster organisiert ist, betrug 1904 etwas über 500000 Mann. Auch der japanische Generalstab wurde von einem erst jüngst verstorbenen bekannten deutschen General eingerichtet.

XVI. STAATSFINANZEN; GELD- UND WÄHRUNGSWESEN; HANDEL UND INDUSTRIE; DIE GELBE GEFAHR.

In den Staatsvoranschlägen Japans vom Jahre 1894 an kommen in sprechenden Zahlen die politischen Ereignisse zum Ausdrucke, welche sich in Ostasien vom Frieden von Shimonoseki bis zu jenem von Portsmouth vorbereitet und abgespielt haben. Während das Reich des Mikado bis 1894 im Grunde genommen noch immer ein ziemlich beschauliches Dasein geführt hatte, wurde es durch den Krieg gegen Russland mitten in die internationale Weltpolitik hineingezogen, ja wurde es geradezu der Mittelpunkt derselben im ostasiatischen Wetterwinkel. Dieser Übergang zu einer aktiven Politik konnte nicht ohne Einfluß auf die Staatsfinanzen bleiben, deren Entwicklung sich aus folgender Zusammenstellung ersehen läßt:

Rechnungsjahr	Einnahmen in Millionen Yen			Ausgaben in Millionen Yen		
	ordentliche	außerordentliche	zusammen	ordentliche	außerordentliche	zusammen
1867/68	3·665	29·425	33·089	5·506	24·999	30·505
1877/78	49·968	3·370	52·338	45·344	3·984	48·428
1887/88	76·068	12·093	88·161	66·043	13·410	79·453
1894/95	89·748	8·422	98·170	60·421	17·707	78·129
1896/97	104·905	82·115	187·019	100·713	68·144	168·857
1899/1900	177·329	76·926	254·255	137·590	116·575	254·166
1904/05	217·626	12·230	229·856	171·737	51·444	223·181

Hiebei erscheint bei den Zahlen des Rechnungsjahres 1904/05 der Kriegsetat noch nicht berücksichtigt.

Das Rechnungsjahr 1906/07, das erste, in welchem die Finanzlage Japans nach dem Kriege voll zum Ausdrucke gelangte, schloß mit ordentlichen Ausgaben von 241 Millionen Yen. Weiter erscheinen im Rechnungsabschlusse Ausgaben in der Höhe von 252 Millionen Yen, welche mit dem Kriege in ursächlichem Zusammenhange stehen und von denen auf die Verzinsung der Kriegsanleihen allein 110 Millionen Yen entfallen. Außerdem sind in der erwähnten Periode an außerordentlichen Ausgaben für die Zurückziehung der Truppen aus China und Bezahlung des allgemeinen Kriegsaufwandes noch 450 Millionen Yen, daher insgesamt 943 Millionen Yen aufgelaufen.

Durch den letzten Krieg ist die Staatsschuld Japans, die am Ende des Rechnungsjahres 1903/04, d. i. am 30. März 1904 noch 564 Millionen Yen betrug, bis zum 30. März 1906 auf 1872 Millionen Yen und bis zum 30. März 1907 auf 2208 Millionen Yen, daher pro Kopf der Bevölkerung von 11 Yen am Ende des Finanzjahres 1903/04 auf 45 Yen am Ende des Jahres 1906/07 gestiegen.

Zur Deckung der ungeheuren Kriegsausgaben reichten die ordentlichen Einnahmen bei weitem nicht aus, und man mußte sich entschließen, Anleihen aufzunehmen. Während man jedoch vor dem Kriege aus noch später zu erörternden Gründen die Verschuldung des Landes an das Ausland stets möglichst meiden zu müssen glaubte, sah man sich infolge der Knappheit des Geldes im ganzen Lande und des hohen Zinsfußes nun doch genötigt, an das Ausland heranzutreten, und hat an dasselbe bisher 341 Millionen Yen 4prozentiger, 586 Millionen Yen $4^1/_2$prozentiger und 215 Millionen Yen 6prozentiger Obligationen begeben, während 1076 Millionen Yen durch innere Anleihen aufgebracht wurden. Der Zinsendienst der äußeren Anleihen allein belastet daher das jährliche Budget mit 51.9 Millionen Yen, welche an das Ausland zu zahlen sind.

Die künftige Finanzlage Japans kann angesichts dieser Zahlen allerdings nicht besonders glänzend hingestellt werden; doch hat die Regierung bereits einen umfassenden Finanzplan für die nächsten Jahre entworfen, welcher, falls sich keine neuerlichen Komplikationen in der äußeren Politik ergeben sollten, erhoffen läßt, daß das finanzielle Gleichgewicht binnen kurzer Zeit vollständig hergestellt sein wird.

Eine ganz eigentümliche Entwicklung hat das Geld- und Währungswesen Japans durchgemacht. So lange das Land vom Weltverkehr völlig abgeschlossen war, gab es keine Industrie, kaum einen Handel; die Bewohner lebten unmittelbar von der Landwirtschaft ohne ihre Produkte in Geld umzusetzen. Auch die Steuern, der Sold der Samurais und Daimios wurde, wie schon erwähnt, in natura entrichtet. Zwar hatte Japan schon zu Beginn des 17. Jahrhunderts die Goldwährung eingeführt, doch daneben kursierten auch Silbermünzen, die zwar immer mehr und mehr minderwertig ausgeprägt wurden, was aber keineswegs hinderte, daß man das Wertverhältnis von Gold zu Silber im Jahre 1830 auf 1:5 gegenüber einer Relation von $1:15^1/_2$ auf dem Weltmarkte festsetzte. Doch das war eben nur möglich, so lange das Land vom Weltmarkte ausgeschaltet war, und als diese Schranken fielen, trat sofort ein Abfluß des wenigen

Goldes und ein Zuströmen von Silber ein, nach dem alten Prinzip, daß das schlechtere Zahlungsmittel stets das bessere verdränge.

Schon die Shogunatsregierung hatte zur Ordnung der von ihr gänzlich verfahrenen Währungsfrage beschlossen, zur Silberwährung überzugehen und den mexikanischen Silberdollar unter dem Namen „Yen“ als Standard zu akzeptieren. Doch kaum war das neue Regime ans Ruder gelangt, als man sich eines anderen besann, zur Goldwährung zurückkehrte und in den Jahren 1872—1873 starke Goldprägungen vornahm. Die Folge war natürlich ein neuerliches Abströmen des besseren Zahlungsmittels, so daß von 1872 bis 1880 mehr als 51 Millionen Goldyen aus-, dagegen nur 4 Millionen Yen eingeführt wurden.

Um dem infolge des wiederholten Abströmens des Goldes entstandenen Mangel an Zahlungsmitteln zu begegnen, sah sich die neue Regierung zuerst zwischen 1868 und 1872 und später nochmals 1877 zur Ausgabe von Papiergeld genötigt und gab außerdem noch einer Reihe von Banken das Notenprivilegium. Doch ebenso wie bisher das Gold durch Silber, so wurde nun das Silber durch Papier verdrängt und das letztere wurde gegenüber dem ersteren im Jahre 1881 bis zu einem Disagio von 180% entwertet, um erst 1885 wieder den Paristand zu erreichen.

Während Japan nominell noch immer Goldwährung hatte, neben welcher jedoch auch der Silberyen als gesetzliches Zahlungsmittel zugelassen war, bestand de facto Papierwährung. Um endlich geordnete Währungszustände zu erzielen, ging man am 1. Januar 1886 neuerlich zu einem anderen Währungssysteme über; es wurde die Silberwährung eingeführt und die Barzahlungen in Silber aufgenommen. Das Papiergeld und die Noten der alten Nationalbanken wurden allmählich eingelöst und an deren Stelle traten die Noten der Bank von Japan, die jederzeit in Silber einlösbar sein sollten.

Der Sturz des Silberwertes im Jahre 1893 hatte eine Entwertung des Silberyen bis auf 2 Mark und abermals große Nachteile für Japans junge Volkswirtschaft zur Folge, so daß man sich neuerdings vor die Notwendigkeit eines Währungswechsels gestellt sah; sofort nach dem Abschlusse des Krieges mit China wurde mit Hilfe der Kriegsentschädigung die Goldwährung mit dem Goldyen im Werte von 2.09 Mark eingeführt. Die Fundierung der seither in Gold einlösbaren Noten der Bank von Japan erfolgt durch eine Metallreserve, die bis zu einem Fünftel aus Silber bestehen darf. Seit 1899 sind sowohl das Staatspapiergeld als auch die alten National-

banknoten vollständig aus dem Verkehr verschwunden, wogegen im Jahre 1900 in Japan 89 Millionen Yen Metallgeld und 228 Millionen Yen Noten der Bank von Japan kursierten. Die Geldeinheit ist der Yen (2.09 Mark), der in 100 Sen geteilt wird. Es gibt Silbermünzen zu 50, 20, 10 und 5 Sen, Nickelstücke zu 5 und Kupfer-



Abb. 20 Junges Mädchen (Musme) (zu S. 217)

münzen zu 2 und 1 Sen. Außerdem gibt es noch Kupfermünzen zu 1 und 5 Rin (= 1/10 bezw. 1/2 Sen). Die hübschen und ziemlich großen Goldmünzen zu 20 Yen und die kleineren zu 10 Yen bekommt man im Verkehr beinahe niemals zu sehen; doch werden die Banknoten auf Verlangen jederzeit durch die Bank von Japan in Gold eingelöst.

Die früheren Nationalbanken hatten sich nach dem Aufhören ihres Notenprivilegiums teils aufgelöst, teils in gewöhnliche Banken umgewandelt. Dem Geld- und Kreditbedürfnisse Japans dienten im Jahre 1900 nicht weniger als 2323 Banken mit einem eingezahlten Kapital von ungefähr 115 Millionen Yen, von denen nebst der



Abb. 21 Bettler (zu S. 219)

Bank von Japan die Yokohama Metallbank, die Bank für Industrie von Japan, die Bank für Industrie und Landwirtschaft, die Kolonialbank von Hokkaido, die Bank von Formosa und die Yokohama-Specie-Bank die bedeutendsten sind.

Mit dem völligen Umschwunge in Japans Geld- und Kreditwesen, der Stabilisierung des Geldwertes hängt enge die Entwicklung und der Aufschwung der Industrie und des Handels im Lande

zusammen. Durch Jahrhunderte war Japan ein auf dem Feudalsystem aufgebauter Agrarstaat, dessen Bewohner fast nur von der Landwirtschaft lebten, und der Staats- und Privathaushalt wickelte sich ausschließlich in den Bahnen der Naturalwirtschaft ab. Dies brachte es mit sich, daß der Besitzer von Grund und Boden, der Adelige oder der Bauer, in der sozialen Stufenleiter am höchsten stand. Die Handwerker hingegen hatten den zweiten, die Kaufleute den dritten Rang.

Mit dem Beginne der neuen Ära kam man bald zur Einsicht, daß man, um die wirtschaftliche Kraft des Landes zu heben, zur Geldwirtschaft übergehen und für neue Erwerbszweige sorgen müsse. Doch nur langsam wollte sich das konservative Volk daran gewöhnen, auch auf andere Weise als im Kriegshandwerke und im Ackerbau sein Brot zu verdienen. Überall mußte der Staat seinen Bewohnern zunächst mit gutem Beispiele vorangehen. So entstanden die großen Eisenwerke zur Erzeugung des Bedarfes für das Heer und die Eisenbahnen, die Docks für den Bau von Kriegs- und Handelsschiffen, ferner Spinnereien, Webereien, Munitionsfabriken usw.; auch die seit Alters her dem Staate gehörigen Bergwerke wurden erweitert und in moderner Weise eingerichtet. In kurzer Zeit war der Staat selbst der größte Industrielle Japans. Nun erst begann sich auch bei Privaten, vorzüglich bei den alten Daimios und Samurais der Unternehmungsgeist zu regen, und bald entstand teils noch mit, teils ohne Unterstützung der Regierung im ganzen Lande eine Reihe von Fabriken und Industrieunternehmungen jeder Art. Wohl veräußerte der Staat seit 1881 einen Teil seiner Unternehmungen an Private und beschränkt sich heute vorzüglich auf die Herstellung des eigenen Bedarfes, doch widmete die Regierung auch weiterhin der landwirtschaftlichen Entwicklung des ganzen Landes durch reiche Subventionen, Übernahme von Aktien neuer Unternehmungen, Veranstaltung von Ausstellungen, Enqueten, Hebung des Exportes usw. ihre vollste Fürsorge.

Auch das Kleingewerbe, dessen Ansätze wir im alten Japan allenthalben als Hausindustrie finden, nahm unter der neuen Ordnung der Dinge einen raschen Aufschwung und wurde die Quelle reicher Einnahmen. —

Die dem japanischen Kaufmanne durch so lange Zeit zugewiesene verachtete Stellung in der Gesellschaft mag viel daran mit Schuld tragen, daß seine moralischen Eigenschaften mit der Zeit eine große Einbuße erlitten haben und demselben Treu und Glauben

nach unserem Begriffe bei Handelsgeschäften völlig fremde Dinge sind. Der japanische Kaufmann hat nur den Gewinn im Auge und geht im übrigen von dem Grundsatze aus, der Zweck heilige die Mittel; in der Wahl dieser letzteren ist er natürlich absolut nicht engherzig, sieht es vielmehr als ein Verdienst an, den Europäer durch alle möglichen Schikanen zu übervorteilen. So ist es nichts seltenes, daß Waren ohne den geringsten Grund nicht übernommen und zur Verfügung gestellt werden, daß die Probemäßigkeit bestritten wird usw., und leider hat mit dem Aufhören der Konsulargerichtsbarkeit der Ausländer keine Aussicht, vor den japanischen Gerichten sein Recht zu finden, dieselben entscheiden vielmehr prinzipiell gegen die Fremden, denen zu ihrem Schutze nichts als größte Vorsicht übrig bleibt. Von großem Nachteile ist ferner für den fremden Kaufmann, daß er in den seltensten Fällen die Sprache des Landes hinreichend beherrscht, um mit seinen Kunden in direkten Verkehr treten zu können, vielmehr auf seine eingeborenen Angestellten, insbesondere auf den „Banto" angewiesen ist. Der letztere speziell ist oft die Seele des ganzen Geschäftes. Da ihm die Sorge für das übrige einheimische Personal, für den gesamten Verkehr mit den einheimischen Händlern obliegt, da ihm die Überwachung des Ein- und Ausganges aller Gelder anvertraut ist, hat er wie kein zweiter einen Einblick in das ganze Geschäft und nimmt eine ganz außerordentliche Vertrauensstellung ein, was ihn allerdings keineswegs hindert, dieselbe bei der ersten besten Gelegenheit gründlich zu mißbrauchen und für die eigene Tasche zu arbeiten. Sonst nimmt der Banto im Großen und Ganzen die Stellung des Comprador ein, welcher sich vor ihm nur durch die jenem ermangelnde Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit vorteilhaft unterscheidet. Daher bedienen sich auch zahlreiche fremde Handlungshäuser in Japan chinesischer Compradoren, denen einerseits ihre Gewissenhaftigkeit, andererseits eine große Geschäftskenntnis und Vertrautheit mit den Landessitten zustatten kommt.

Diese der Natur des europäischen Kaufmannes zuwiderlaufende Unzuverlässigkeit des Japaners läßt natürlich auch direkte Geschäfte des Europäers mit diesem höchst gewagt erscheinen, und alle die großen ausländischen Industrien, welche mit Japan regelmäßige Geschäftsverbindungen unterhalten, sind zur Einsicht gekommen, daß man dort nur durch Vermittlung von in Japan selbst ansässigen Firmen mit einiger Sicherheit Geschäfte abwickeln könne. So hat Amerika, England und Deutschland in Yokohama, Kobe, Osaka und

Tokio seine alten Geschäftshäuser, welche es durch jahrzehntelange Ausdauer und durch genaues Studium der Handelsgewohnheiten verstanden haben, ihrem Vaterlande ein reiches Absatzgebiet zu schaffen. Die meisten dieser Firmen sind Großhandlungshäuser, deren Chefs in Japan selbst ihren Sitz haben und eine große Anzahl verschiedenster Firmen vertreten; seltener dagegen kommt es vor, daß ein fremdes Fabriksunternehmen ausschließlich für sich einen eigenen Vertreter in Japan hat, wie z. B. Krupp in Essen einen königl. preuß. Artilleriehauptmann a. D.

Ganz in Gegensatz hierzu stellt sich Österreich. Hat es ohnehin schon sehr unter seiner meist ungarischen diplomatischen und kommerziellen Vertretung zu leiden, so kam bisher hierzu noch das den modernen Anschauungen der übrigen Handelsnationen zuwiderlaufende engherzige Prinzip unserer einheimischen Industriellen, sich vom Zwischenhandel möglichst zu emanzipieren, und dies ist nach den erwähnten Charaktereigentümlichkeiten des Japaners gerade hier am wenigsten am Platze. Kein Wunder daher, daß unser Export mit demjenigen Englands, Deutschlands, Frankreichs, ja nicht einmal mit demjenigen des kleinen Belgien verhältnismäßig Schritt halten kann, daß wir im nahen und fernen Oriente überall mehr und mehr an Einfluß verlieren. Während anderwärts der Großkaufmann die tausend Fäden des nach Größe und Art verschiedenen Bedarfes in seinem Hause zusammenführt und hiernach den Produzenten die gesichteten Bestellungen erteilt, während dieser, hierdurch der Sorge um den Absatz enthoben, sich mit seinem ganzen Aufwande an Arbeit und Kapital der reinen Produktion widmen kann, kurz eine völlige Teilung der produktiven und distributiven Arbeit eintritt, geht des österreichischen Industriellen höchstes Bestreben stets darnach, mit dem letzten Konsumenten in direkte Verbindung zu treten und jeden Zwischengewinn auszuschließen. Wohl ist dies bei uns heute noch im Inlande recht gut möglich, wo der Produzent einen leichten Überblick über Bedarf und Produktion, über die Konkurrenz besitzt, wo große Verkaufsvereinigungen womöglich für die Regelung der Produktion sorgen, — wo es aber gilt, auf einem unbekannten Markte unbekannten, vielfach leistungsfähigeren Konkurrenten entgegenzutreten, wo zwischen dem Produktionslande und dem Markte viele Tausende von Meilen liegen und sich der Konsum nicht nach der Produktion richtet, sondern diese sich der Nachfrage anpassen muß, da genügt es nicht, dem Käufer einen Brief zu schreiben und sich im äußersten Falle ein Kabeltelegramm zu leisten, da muß eben

in die Wirtschaftsorganisation das Bindeglied des Kaufmannes eintreten, der, mit den Handelsverhältnissen des Landes vertraut, die entsprechende Selbständigkeit besitzt, um auf eigene Rechnung und Verantwortung den Geschäftsabschluß vollziehen zu können.

Das öffentliche Lieferungswesen Japans ist in der Weise geregelt, daß die Teilnahme ausländischer Firmen an den staatlichen Lieferungen durch die vorher erfolgte Aufnahme in eine Liste bedingt ist, was vom japanischen Handelsministerium nach genauer Prüfung der Leistungsfähigkeit des betreffenden Unternehmens verfügt wird. Die Vergebung der Lieferungen erfolgt in der Regel im Wege einer öffentlichen Konkurrenz, bei welcher die Fristen jedoch so kurz bemessen sind, daß an ein direktes Angebot einer europäischen Firma infolge der Dauer des Postenlaufes gar nicht zu denken ist. Die kurzen Termine genügen vielmehr aus dem Grunde, weil alle an derartigen öffentlichen Lieferungen interessierten Firmen sowohl ihre technischen wie kommerziellen Vertretungen in Japan selbst haben. Derartige Vertreter, die, durch jahrelangen Aufenthalt mit Personen und Verhältnissen hinreichend vertraut, einen dementsprechend hohen Gehalt beziehen, glaubt sich unsere Industrie aus ganz unangebrachter Sparsamkeit nicht leisten zu dürfen oder zu können, ohne dabei einzusehen, daß wir, wenn wir uns nicht einmal eine entsprechende Vertretung gleich den anderen Nationen leisten können, eben nicht konkurrenzfähig sind, daß daher hiermit schon a priori über unsere Leistungsfähigkeit entschieden ist.

Die Konkurrenz bringt es mit sich, daß auch die Kaufleute der verschiedenen Nationen in der Wahl ihrer Mittel zur Erlangung von Lieferungen nicht sehr wählerisch sind, und es ist unter den Fremden ein offenes Geheimnis, daß kaum eine Lieferung zum Abschluß gelangt, ohne daß hierbei für jeden Beteiligten etwas abfällt. Auch hierin wandelt der österreichische Kaufmann wieder einmal seinen eigenen Weg, und läßt sich natürlich aus unangebrachter Sparsamkeit die Geschäfte von anderen wegnehmen.

Hierzu kommt noch, daß der österreichische Industrielle wohl alle Wege des Absatzes selbst beherrschen will, dabei aber in der Regel von den schwierigen Verhältnissen im Auslande bisher fast keine Ahnung hatte. Es ist ja eine nicht genug zu beklagende Tatsache, daß — wie ich schon erwähnte — die Anzahl der Österreicher, denen man im Auslande begegnet, gleichviel ob als bloßen Vergnügungs- oder Studienreisenden oder als Kaufleuten, Ärzten usw., gleichviel ob mit oder ohne ständigem Aufenthalte, im Verhältnis zu derjenigen

von Angehörigen anderer Staaten eine ganz verschwindend kleine ist, und auch von diesen wenigen besteht noch immer der größte Teil aus Existenzen, denen entweder der heimatliche Boden aus diesem oder jenem Grunde zu heiß wurde, oder die es in der Heimat zu nichts mehr bringen konnten, wobei oft keineswegs gesagt sein soll, daß der Aufenthalt in der Fremde ihnen nicht gut bekommen hätte.

Während also einerseits der wirtschaftspolitische Horizont des Österreichers nicht weit über die schwarz-gelben Grenzpfähle hinausgeht, und ihm die Fähigkeit zum selbständigen Eingreifen im Welthandel, im internationalen Verkehr oft ganz und gar abgeht, ist er anderseits auch nicht in der glücklichen Lage, einen tüchtigen und kapitalkräftigen Kaufmannsstand im Auslande zur Verfügung zu haben, um sich dessen im Bedarfsfalle zu bedienen. Denn, wenn Österreichs Kaufleute im Auslande schon der Zahl nach ganz hinter jenen anderer Staaten reihen, so ist dieses Verhältnis noch unvergleichlich ungünstiger, wenn man die Kapitalkraft der Firmen, die im Auslande elocierten Kapitalien der einzelnen Staaten berücksichtigt.

Große österreichische Kaufleute gibt es eben im Auslande fast gar nicht, die Vertreter unseres Handelsstandes erheben sich in der Regel wenig über das Niveau von Shopkeepers, von denen man füglich nicht erwarten kann, daß sie mit Kriegsschiffen, Kanonen und anderen in die Millionen gehenden Artikeln gleich wie mit Galanteriewaren und Glasperlen handeln. Andererseits kann man wohl auch den überseeischen Käufern schwer zumuten, daß sie nur dem österreichischen Kaufmanne zu Liebe auf Tausende von Meilen nur durch Post und Telegraph Geschäfte abschließen, während sie sonst an Ort und Stelle mit dem Vertreter der betreffenden Firma direkt zu verhandeln gewöhnt sind. Dabei muß man wissen, welches Gewicht gerade der Orientale auf Äußerlichkeiten, auf ein gewisses Entgegenkommen, kleine oder auch größere Geschenke und Verbindlichkeiten in dieser oder jener Form, kurz auf Dinge legt, die sich eben par distance nicht machen lassen. Heute sind die schönen Zeiten längst vorüber, wo ohne viele Mühe und Arbeit reiche Gewinne erzielt wurden, und bei der großen Konkurrenz muß der Kaufmann sich um die Kundschaft ehrlich bemühen. Daß hierbei dem Japaner ein großes, mit der nötigen äußeren Repräsentation auftretendes Handlungshaus mehr imponiert, als ein kleiner, kaum im Kreise der Europäer klubfähiger Kaufmann, ist nicht zu verwundern. Was aber Österreich ganz besonders Not tut, das ist ein hierzu be-

fähigter Handelsstand, wie ihn England, in neuerer Zeit auch Deutschland, vor allem aber Amerika besitzt, und wenn dieses einen immer größeren Einfluß auf dem ostasiatischen Markte erwirbt, verdankt es dies wohl vorwiegend der Gewandheit seiner Kaufleute. Von Haus aus durch reiche Naturschätze und seine geographische Lage begünstigt, besitzt es in seiner Verfassung, in seiner sozialen Organisation dasjenige, was dem kaufmannischen Berufe zu solchem Ansehen im Lande verhalf, was seine Angehörigen auch in der Fremde überall den Kaufmannsstolz zu zeigen berechtigt. Der amerikanische Kaufmann versteht es eben, sich überall ins rechte Licht zu setzen, tritt überall so auf, daß man ihm ansieht, er habe die ganze Nation hinter sich. Mag uns dies im gesellschalftlichen Verkehr oft als anmaßend erscheinen, unter Kaufleuten im Konkurrenskampfe ist es nicht hoch genug zu veranschlagen. England, Amerika und Deutschland sind daher gegenwärtig noch in der glücklichen Lage, den größten Teil des japanischen Außenhandels zu besorgen.

Wohl ist schon viel von Österreich versäumt worden, doch noch immer ist es nicht zu spät und gerade jetzt, nach dem glücklich beendeten Kriege, wo sich in Japan allenthalben eine neue und ungeheuer emsige Friedenstätigkeit zu regen beginnt, wo all die nach vielen Milliarden zählenden Verluste an Material wieder nachgeschafft, wo all die Eroberungen des siegreichen Feldzuges der Volkswirtschaft nutzbar gemacht werden müssen, ist ein Zeitpunkt gekommen, der, wie nicht bald ein zweiter, mit einem neuerlichen Aufschwunge des Außenhandels, speziell des Importes verbunden sein muß. Jetzt heißt es nicht zögern, sondern alles aufbieten, um wenigstens nicht ganz und gar im internationalen Wettkampfe um den Handel übergangen zu werden. Denn nicht so bald wird eine so günstige Situation wiederkehren, und dem Fremden wird die Konkurrenz mit den im Lande massenhaft entstehenden neuen Unternehmungen, den wie Pilze aus der Erde schießenden Fabriken aller Art immer schwerer werden. Immer und immer zwar hört man von mehr oder minder Berufenen von der „gelben Gefahr“ sprechen, malt man uns in den schwärzesten Farben nicht nur die wirtschaftliche Verdrängung der alten Kulturnationen von Japan und Ostasien, sondern eine ökonomische Invasion der gelben Rasse in Europa und Amerika aus, alles mit den schönsten Worten und mit vielem Effekte, aber ohne der Frage eigentlich auf den Grund zu gehen. Es ist ja nicht zu leugnen, daß Japan einen in der Geschichte einzig dastehenden Aufschwung genommen hat, daß im fernen Osten sozusagen über Nacht ein neuer

Faktor entstanden ist, mit dem zu rechnen sich die alten sogenannten Kulturnationen schon gewaltig gewöhnen mußten; wohl haben sich die Japaner alle unsere Eroberungen jahrhundertelanger Kultur schnell zu eigen gemacht und sind selbst in die Reihe der produzierenden Nationen eingetreten; doch hiermit ist noch lange nicht unsere Verdrängung von den alten Absatzgebieten verbunden. Denn allen Warnern zum Trotze beweisen sichere Statistiken, daß Japans Außenhandel noch weit hinter jenem der großen Handelsstaaten zurücksteht. Nachdem dieser ausschließlich auf den Seeweg angewiesen ist, geht die Entwicklung desselben auch Hand in Hand mit jener der Handelsmarine, und wir sehen daher den Gesamtaußenhandel von 50000000 Yen im Jahre 1877 auf 138330000 Yen im Jahre 1890, 491690000 im Jahre 1900, 690550000 Yen im Jahre 1904 und 842472000 Yen im Jahre 1906 steigen, wobei im letzeren Jahre auf den Export 423669000 Yen (gegen 319260000 im Jahre 1904) und auf den Import 418803000 Yen (gegen 371290000 Yen 1904) entfallen. Ganz besonders muß die ungeheure Steigerung des Importes von dem Jahre 1902, dem letzten durch die kriegerischen Vorbereitungen und Ereignisse noch nicht beeinflußten Handelsjahre, bis zum Jahre 1905, von ungefähr 271 Millionen Yen auf 488 Millionen Yen, also um mehr als 217 Millionen Yen, auffallen; dieselbe ist einerseits auf den großen Bezug von Kriegsmaterial und anderem Bedarfe für die Armee im Felde, anderseits, speziell im Jahre 1905, darauf zurückzuführen, daß wegen des mit dem Beginne des zweiten Halbjahres 1905 in Kraft getretenen neuen Zolltarifes große Quantitäten von Waren noch bei den niedrigeren Sätzen des alten Tarifes auf Lager eingeführt wurden. Allerdings sehen wir den Import im Jahre 1906 schon um ein Beträchtliches zurückgehen, dagegen den Export im selben Maße steigen, sodaß seit 11 Jahren zum erstenmal die Handelsbilanz mit einem Aktivsaldo von 4866000 Yen abschließt.

Die Hauptartikel der Einfuhr waren im Jahre 1904: Metalle und Metallwaren für 32773000 Yen, Webewaren und Material hierfür 114486254 Yen (hiervon Baumwolle 83418582), Samen von Halmfrüchten 73 Millionen Yen (darunter Reis 59 Millionen Yen), Zucker 18 Millionen Yen, Petroleum und andere Öle 21.11 Millionen Yen, Papier 3975214 Yen, Getränke und Eßwaren 14.9 Millionen Yen, während die Ausfuhr bestand aus Rohseide mit 88.7 Millionen Yen, Seidengewebe 37.5 Millionen Yen, Baumwollgarne 29.2 Millionen Yen, Steinkohle 14.8 Millionen Yen, Kupfer 12.9 Millionen Yen, Tee 12.3 Millionen Yen und Zündhölzchen 9.7 Millionen Yen. Im Jahre



Verlag v. Karl W. Hiersemann, Leipzig   Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Aino-Ehepaar

1905 hat eine Zunahme der Einfuhr in fast allen Artikeln, insbesondere aber in Maschinen, Dampfschiffen, Baumwolle, Schafwolle, Eisen- und Stahlwaren und Drogen stattgefunden und nur der Import von Zucker (von 18 auf 1.3 Millionen Yen), Petroleum und Kohle ist zurückgegangen. Was die Richtung der Einfuhr anbelangt, ist im Jahre 1905 eine bedeutende Verschiebung eingetreten, indem sich einerseits der Anteil Amerikas fast verdoppelt, andererseits auch jener von Europa im Verhältnisse zu den Ländern Asiens



Abb. 22 Gemüsehändler (zu S. 219)

bedeutend zugenommen hat, eine Folge des Importes der Kriegsmaterialien; dagegen weist der Export nach den ostasiatischen Ländern eine bedeutende Zunahme auf und beträgt fast die Hälfte des Gesamtexportes.

Was insbesondere die Handelsbeziehungen Japans mit Österreich anbelangt, betrug Japans Import von Österreich (ohne Zucker)

1901	1902	1903	1904	1905
1 226 276	1 281 604	1 188 289	1 188 054	2 250 000

dagegen wurde nach Österreich exportiert:

1 386 965	1 143 307	981 290	543 921	114 000

Wir sehen daher ein beständiges Zurückgehen unseres direkten Importes von Japan. Auch unser direkter Export nach Japan war in den letzten Jahren, insbesondere infolge der Verdrängung unseres Zuckers durch jenen aus den holländischen Kolonien sehr stark zurückgegangen und zeigt erst wieder im Jahre 1905 eine merkliche Besserung. Österreich-Ungarn führte im Jahre 1905 nach Japan ein: Papier und Papierwaren 1200344 Yen, Malz 194051 Yen, Wollwaren 140580 Yen, Eisen und Eisenwaren 49494 Yen, Essigsäure 68078 Yen, Seife 38326 Yen und Leim 26210 Yen.

All die vorerwähnten Zahlen beziehen sich jedoch nur auf den direkten Handelsverkehr Österreich-Ungarns mit Japan. Ganz anders jedoch würde unser Export dastehen, wenn die japanische Statistik auf die Ursprungsländer der eingeführten Waren zurückginge. Denn es ist ja eine zwar bedauerliche, aber allgemein bekannte Tatsache, daß infolge unserer Bahntarif- und Schiffahrtsverhältnisse unser Außenhandel zum größten Teile seinen Weg zu Lande oder auf der Elbe nach Hamburg nimmt, um von dort unter deutscher Flagge in die Welt hinauszusegeln.

Von 1895 bis 1905 war Japans Außenhandel jedoch ununterbrochen und während dieses Zeitraumes zusammen mit 573682317 Yen passiv; denn trotz der rapiden Entwicklung der eigenen Industrie des Landes ist die Einfuhr von Europa und Amerika in den letzten Jahren in ebensolchem Steigen begriffen gewesen. Allerdings ist hierbei ein stetiger Rückgang des Importes von Halb- und Ganzfabrikaten zu Gunsten der Zunahme des Importes von Rohprodukten wahrzunehmen, während andererseits der Export von Fabrikaten jenen an Rohprodukten überholt hat. So wurden im Jahre 1905 für 253.33 Millionen Yen Rohmaterialien und für 235.2 Millionen Yen Fabrikate eingeführt, dagegen für 136.57 Millionen Yen Rohmaterialien und für 184.95 Millionen Yen Fabrikate ausgeführt, wobei insbesondere eine starke Zunahme des Exportes von Baumwollgarnen und Geweben, Kupfer, Bier, Zündhölzchen und Porzellan wahrzunehmen war. Erst im Jahre 1906 ist, wie bereits erwähnt, hierin ein Umschwung eingetreten.

Das eine ist vorläufig wohl sicher, daß der Fremde nun nicht mehr unbeschränkter Herr des Marktes ist, daß ihm sein gelehriger Schüler schon einen guten Teil seines Wissens abgeguckt hat; doch wenn man näher zusieht, erkennt man, daß die Gefahr bei weitem nicht so groß ist, wie es auf den ersten Blick scheinen mag. Außer Seide, Thee, Strohgeflechten, Baumwollgarn und Zündhölzchen be-

stehen nämlich Japans Exportartikel in einer großen Reihe durchaus höchst minderwertiger Produkte, die selbst dem Japaner oft zu schlecht sind. Mit diesen wird Japan in Zukunft den Markt überschwemmen und uns bei gleicher Qualität verdrängen. Doch wo es sich um feinere Ware handelt, zu deren Herstellung teuer bezahlte, qualifizierte Arbeiter erforderlich sind, da wird unser Absatz nicht sinken, sondern im Gegenteile bei steigender Wohlfahrt des Landes, bei steigender Konsumptionskraft wachsen.

Schließlich ist bei all dem auch nicht zu vergessen, daß die steigende Kultur des ganzen Volkes auch eine gewaltige Veränderung der gesamten Produktionsbedingungen zur Folge haben muß, die gleich den Gliedern einer endlosen Kette ineinander greifen. Heute ist für Japan die Konkurrenz auf dem Weltmarkte dank seiner niedrigen Produktionskosten, vor allem der niederen Arbeitslöhne möglich. Allein schon sind die letzteren für gelernte Arbeiter von einem Durchschnitte von 17—25 Sen im Jahre 1887 und 28—41 Sen im Jahre 1896 auf 42—73 Sen im Jahre 1902 gestiegen; dieselbe Tendenz zum Steigen zeigt sich bei Taglöhnern, während allerdings auch heute noch Mädchen unter 14 Jahren für einen täglichen Durchschnittslohn von 7 Sen (= 17.22 Heller) arbeiten. Wenn uns trotzdem die Löhne heute noch gering im Verhältnisse zu unseren erscheinen, vergessen wir eben, die hierfür geleistete Arbeit richtig einzuschätzen. Wenn wir dies aber tun, werden wir sofort bemerken, daß zwischen Arbeit und Lohn im Grunde genommen gar kein so arges Mißverhältnis besteht. Der Japaner ist infolge seiner kleinen Statur viel weniger leistungsfähig wie unser durch Generationen an harte industrielle Arbeit gewöhnter Fabriksarbeiter, und sein tägliches Arbeitsquantum steht ziemlich im Verhältnisse zu der Entlohnung. Erst durch Verbesserung der Lebensweise, vor allem durch Übergang zur Fleischnahrung wird sich bei ihm größere Ausdauer und mehr Kraft einstellen, was allerdings wieder Verbesserung der Lebensbedingungen, daher Erhöhung des Lohnes voraussetzt, so daß in absehbarer Ferne der Zeitpunkt eintreten muß, in welchem das Verhältnis von Lohn und Arbeitsleistung dem unsrigen entspricht, ja es wäre sogar denkbar, daß hierin mit Rücksicht auf die physische Beschaffenheit des Japaners eine weitere Verschiebung zu seinen Ungunsten einträte.

Bisher war die Industrie Japans frei von all den schweren Lasten, welche ihr die soziale Gesetzgebung moderner Staaten auferlegt; in Japan bestand weder eine obligatorische Kranken- und Unfalls-, noch eine Altersversicherung, auch gab es bis jetzt keine gesetz-

liche Beschränkung der Arbeitszeit, keine einschränkenden Bestimmungen über Nachtarbeit, Verwendung von Frauen und Kindern in Fabriksbetrieben, keine Sonntagsruhe usw. So waren von den im Jahre 1904 in motorischen Betrieben beschäftigten 526215 Personen 207951 Männer und 318264 Frauen; war die Zahl der Arbeiterinnen in Japan während der letzten Jahre schon stets eine größere als diejenige der Arbeiter, so trat in den beiden Kriegsjahren speziell noch eine starke Vermehrung derselben ein, da die nach dem Kriegsschauplatze abgehenden Männer oft nur durch Frauen ersetzt werden konnten und mußten, um die Produktion aufrecht erhalten zu können. Weiter befinden sich unter der obenerwähnten Arbeiterzahl 9473 Knaben und 34205 Mädchen unter 14 Jahren; die tägliche Arbeitszeit in zahlreichen Fabriksbetrieben beträgt bis zu 18 Stunden. All dies sind Zustände, die sich bei einer fortschreitenden Industrialisierung nicht aufrecht erhalten lassen, und die Regierung zu Einführung von Arbeiterschutzgesetzen zwingen werden, die von nicht unbedeutendem Einflusse auf die Produktionskosten sein dürften. Hierzu scheint überdies die in jüngster Zeit auch in Japan im Entstehen begriffene soziale Arbeiterbewegung zu drängen, die allerdings bisher noch immer gewaltsam unterdrückt wurde.

Wohl ist nicht zu leugnen, daß schon heute Japans Textilindustrie vollständig den eigenen Markt beherrscht. Obwohl erst 1882 in Osaka die erste größere Baumwollspinnerei gegründet wurde und 1886 nur 20 Spinnereien mit 65000 Spindeln bestanden, gab es 1895 schon 47 solche Unternehmungen mit 518786 Spindeln, 1900 schon 80 mit 1144000 und 1902 84 mit 1301000 Spindeln. Das Jahr 1905 schließt mit einer infolge Fusionierung zahlreicher Unternehmungen reduzierten Zahl von nur 49 Gesellschaften, welche jedoch in 85 Betrieben über $1^1/_2$ Millionen Spindeln beschäftigten. Die Garnproduktion im Jahre 1886 betrug 2880 Tonnen, stieg 1895 auf 69000 Tonnen, 1900 auf 121600 und 1902 auf 144000 Tonnen, wogegen die Garneinfuhr von 14700 Tonnen im Jahre 1886 auf 660 Tonnen im Jahre 1903 zurückging und der Garnexport von 1800 kg im Jahre 1892 auf 5500 Tonnen im Jahre 1903 stieg. Die Ausfuhr japanischer Baumwollgarne erreichte im Jahre 1906 bereits einen Wert von 53087000 Yen und nahm ihren Weg fast ganz nach China und Korea, wo sie sich anschickt, Amerika und Europa vollständig zu verdrängen. Von dem Gedeihen dieser Unternehmungen zeugt am besten der Umstand, daß sie im Kriegsjahre 1905 im Durchschnitte zwischen 10 und 40% Dividenden verteilten.

Trotz dieser riesenhaften Entwicklung ist der Import farbiger Baumwollgewebe keineswegs zurückgegangen, sondern sowohl dem Gewichte als besonders dem Werte nach gestiegen, was wiederum nur darauf hindeutet, daß einerseits der Konsum überhaupt mit der Kaufkraft des Volkes zugenommen, daß aber andererseits auch eine Verschiebung in der Qualität der importierten Waren eingetreten ist. Währenddem sich der Japaner die gewöhnliche, billige Ware, die Massenartikel des täglichen Lebens, nun selbst herzustellen vermag, bleibt er in besseren Waren noch immer auf den Import angewiesen. Steigerung der Produktion und Rückgang des Importes an Ganzfabrikaten für den breiten Konsum einerseits, Zunehmen des Importes an Rohprodukten, Halbfabrikaten, Maschinen, Fabrikationsmitteln und teueren Luxuswaren anderseits, diese Tendenz läßt sich in allen Industriezweigen, sowohl den neu geschaffenen, als auch den seit alters her im Lande einheimischen verfolgen. So stieg der Wert der erzeugten Habutai-Seidengewebe von 15.23 Millionen Yen im Jahre 1896 auf 34 Millionen Yen im Jahre 1904, jener von Zündhölzchen im selben Zeitraume von 5.4 Millionen Yen auf 11.7 Millionen Yen, an Papier von 13 Millionen Yen auf 22.9 Millionen Yen, an Porzellanwaren von 5.2 Millionen Yen auf 7.2 Millionen Yen.

Von der größten Bedeutung ist für Japan die Seidenindustrie, die von China schon vor vielen Jahrhunderten dorthin gelangte. Die Regierung hat es sich angelegen sein lassen, diese Industrie, die ja für das Land eine nationale Bedeutung hat, durch Errichtung von Laboratorien und Versuchsstationen, durch Einführung neuer Methoden tatkräftig zu unterstützen. Die Bedeutung dieses Produktionszweiges erhellt am klarsten aus den Zahlen der Handelsbilanz, in welcher im Jahre 1888 bei einem Gesamtexport von 64 Millionen Yen die Seide mit 30 Millionen, 1898 bei 162 Millionen mit 61 Millionen, 1903 bei 265 Millionen mit 113 Millionen und 1904 bei 319 Millionen mit 127 Millionen erscheint. Allerdings trat im Jahre 1905 hierin ein Rückschlag ein, der jedoch nur vorübergehender Natur sein dürfte. Diese Industrie wird heute vorwiegend auf Hondo betrieben, wo im Jahre 1901 allein 2475000 Familien sich damit beschäftigten und kaum ein Ort zu finden sein dürfte, in welchem nicht in mehr oder weniger ursprünglicher Art die kostbaren Raupen gezüchtet und das Gespinnst gewonnen wird (im Jahre 1904 ungefähr 2.8 Millionen Koku Seidenkokons). Die Seidenweberei wird in Japan, wie bei uns die Leinenweberei, zum größten Teile als

Hausindustrie oder als häusliche Nebenbeschäftigung von der Landbevölkerung betrieben, so daß man 1901 über 420000 Seidenfabrikanten zählen konnte.

Von viel größerem Einflusse auf den Gesamtwert der produzierten Güter wurde jedoch die im Lande neu entstandene Industrie, vor allem die schon oben erwähnte Baumwolltextilindustrie, weiter aber auch die Zündholzfabrikation und die Erzeugung der verschiedenen Flechtwerke aus Holz, Stroh oder Bambus, die sich infolge der aus dem Auslande eingeführten technischen Verbesserungen des Verfahrens ebenso wie auch die alte Papierindustrie, die Porzellan- und Cloisonné-Erzeugung und die verschiedenartigen Kunstgewerbe aus den patriarchalischen Anfängen hausindustrieller Tätigkeit rasch zu regelrechten fabriksmäßigen Betrieben mit moderner Arbeitsteilung entwickelte.

Es erübrigt noch, eines Hauptzweiges der Produktion Erwähnung zu tun, der Bergwerksindustrie. Zwar ist man längst klar darüber, daß Japan keineswegs ein Goldland in dem Maße ist, wie es uns Marco Polo schildert, doch weist es Bodenschätze anderer Art in großer Menge auf. Besonders groß ist der Reichtum an Kupfer, von welchem stets noch neue Lager entdeckt werden. Die bedeutendsten Minen sind jene von Ashio, Osarizawa, Beshi und Iyo. Silberbergwerke sind in Ikuno, Tajima, Innai und Handa, Antimongruben in Ichinokawa; bei Izumo und Iwami gräbt man magneteisenhaltigen Sand und in Nagaoka und Totomi wurden mächtige Erdöllager erbohrt. Endlich werden in Miyai, Takashima, Tagawa, Horonai und Iwanai, ferner auf Yezo mächtige Kohlenlager abgebaut, von welchen jedoch nur die Kohle von Takashima einen der englischen nahekommenden Heizwert besitzt. Die Kohlenproduktion stieg vom Jahre 1896 bis 1906 von 5059000 t auf 13000000 t, jene von Kupfer von 1895 bis 1904 von 31.85 auf 53.53 Millionen Kin (1 Kin = 160 Momme), von Petroleum im selben Zeitraume von 149497 auf 1073540 Koku, von Eisen von 6.87 auf 10.7 Millionen Kwan; an Gold wurde 1904 an 736000 Momme (1 Momme = 3.76 g) an Silber 16328000 Momme, an Mangan 7.2 Millionen Kwan (1902 18.1 Millionen Kwan) gewonnen.

Eine besondere Erwähnung verdient auch die Entwicklung der Eisenindustrie, die nebst der Verwendung von Kohle ein in der Regel zutreffendes Bild von dem Kulturzustande eines Volkes gibt. Solange Japan ein reiner Agrikulturstaat war, hatte es fast keinen Bedarf für Metall überhaupt und noch heute ist der gewöhnliche

japanische Hausstand so eingerichtet, daß man, abgesehen von einigen kunstgewerblichen Gegenständen aus Bronze, im ganzen Hause kein solches findet. Die leichten Wände des Hauses wurden mit Holznägeln zusammengehalten, zur Bereitung des Essens dienten allenthalben Lackgefäße, während dasselbe von ebensolchen Tellern mit Holz- oder Elfenbeinstäbchen genossen wird; die landwirtschaftlichen Geräte waren aus Holz und höchstens mit Bronze beschlagen und auch die Waffen wurden zum größten Teile aus diesem Metalle gefertigt. Die seit Jahrhunderten entwickelte Kupferindustrie, der reiche Lager im ganzen Lande zur Verfügung standen, genügte daher vollkommen, um den Bedarf an Metall zu decken. So blieb es bis zur Öffnung des Landes für die Fremden; jetzt lernte Japan neue Industrien, den Maschinenbetrieb, die fremden Verkehrsmittel, die modernen Feuerwaffen und Kriegsschiffe kennen und sah auch bald ein, daß es hinter all dem nicht länger zurückbleiben könne. In der richtigen Erkenntnis, daß hierzu vor allem das Eisen notwendig sei, ging der Staat schon im Jahre 1890 selbst daran, die Grundlagen für eine Eisenindustrie durch Begründung eines modernen Eisen- und Stahlwerkes zu schaffen; jedoch erst im Jahre 1898 bewilligte das Parlament hierfür nach langem Zögern die Summe von 4195743 die im folgenden Jahre auf 10569849 Yen erhöht wurde. Ursprünglich war die Errichtung der Werke in Kamaishi beabsichtigt, doch erfolgte dieselbe später in Yawatamachi, Onga-gori und Chikuzen bei Wakamatsu, wo für die Versorgung derselben mit Kohle und Erz ein großer mit allen modernen Einrichtungen versehener Hafen mit einem Kostenaufwande von $4^1/_2$ Millionen Yen geschaffen wurde. Die Werke selbst wurden 1903 durch 24 Dampfmaschinen mit 52 Kesseln und 31200 Pferdestärken betrieben.

Die größte Sorge Japans jedoch ist noch immer die Versorgung mit Eisenerzen, und immer wieder hört man die Ansicht, daß es dadurch daß es seine wichtigsten Rohprodukte, Eisen und Baumwolle, zum größten Teile aus dem Auslande beziehen müsse, gegenüber den anderen Handelsstaaten im Nachteile, und daß hierin ebenso wie in der geringeren physischen Leistungsfähigkeit seiner Bewohner ein großes Hindernis seiner Entwicklung gelegen sei. Japans bekannte Erzlager sind sehr gering und daher ist es heute im Erzbezuge noch vorzüglich auf China angewiesen, von wo aus den im Besitze der Eisenwerke von Hang-Yang stehenden Bergwerken in der Provinz Hupeh in den letzten Jahren bis an 7000 Tonnen Erze bezogen wurden. Nur einen kleinen Teil ihrer Erze beziehen die erwähnten

Eisenwerke aus den eigenen Hämatitgruben von Akadani und Kano, deren Erzvermögen auf 3800000 Tonnen geschätzt wird und die jährlich 100000 Tonnen liefern sollen. So wurden im Jahre 1902 nur 27000 Tonnen Roheisen aus einheimischen Erzen gewonnen, dagegen 220000 Tonnen eingeführt.



Abb. 23 Ainos bei Yoichi (zu S. 237)

Der Kohlenbedarf der erwähnten Werke wird zum Teile aus den zu denselben gehörigen Kohlengruben in Chikuzen, zum Teile aus privaten Gruben gedeckt, während für die Kokserzeugung eigene Koksöfen mit einer Tagesleistung von 1200 Tonnen bestehen.

Die Werke, welche speziell während des letzten Krieges schon einen großen Teil des Kriegsbedarfes an Eisen- und Stahlmaterial

deckten, sind in jeder Beziehung ganz modern eingerichtet und können bereits Eisen und Stahl jeder Art und Qualität erzeugen.

Nachdem man sich in der Roheisenerzeugung vom Auslande wenigstens halbwegs unabhängig gemacht hatte, konnte man auch an die Ausgestaltung der weiteren Verarbeitung desselben denken.



Abb. 24 Japanerin zu Pferde (zu S. 239)

Wohl besaß der Staat in Kure schon seit 1880 ein kleines Stahlwerk, doch erst der Krieg mit China ließ eine Vergrößerung desselben geboten erscheinen. Das Werk wurde nach und nach für die Erzeugung moderner Feuerwaffen jeder Art von der Handwaffe bis zum zwölfzölligen Geschütze und den stärksten Panzerplatten eingerichtet, und in allerjüngster Zeit wurde auf der mit dem Stahl-

werke verbundenen Werft das erste ausschließlich aus japanischem Materiale hergestellte Schlachtschiff vom Stapel gelassen. Abgesehen davon, daß im Staatsbudget 1907/08 für die Vergrößerung der Staatswerke in Wakamatsu 6 Millionen Yen eingestellt wurden, werden auch die privaten Stahlwerke in Osaka, die Werften in Kobe und Nagasaki erweitert. Außerdem soll in Kokura ein Schienenwalzwerk und auf Hokkaido ein großes Eisen- und Stahlwerk errichtet werden.

Die weitere Entwicklung der Industrie Japans wird vorwiegend davon abhängen, ob ihr der nervus rerum, das nötige Kapital, zur Verfügung stehen wird; Japan selbst ist ja ein ziemlich kapitalarmes Land, der Zinsfuß ist im Verhältnisse mit jenem anderer Industriestaaten ein unverhältnismäßig hoher und schwankte in den letzten Jahren in den Hauptstädten zwischen 6 und 10%, während er auf dem Lande oft auf 16% stieg. Allein für die Entwicklung der Industrie ist billiges Geld die Hauptsache und Japan wird bei der großen Geldknappheit im Lande für die nächste Zukunft vor allem auch weiterhin auf fremdes Kapital solange angewiesen sein, bis die durch den letzten Krieg etwas angegriffenen Finanzen wieder ins Gleichgewicht gelangt sein werden, wozu allerdings der Japaner bei seiner sparsamen Finanzwirtschaft nicht gar so lange Jahre brauchen wird.

Lange hat man sich gegen die Beteiligung fremden Kapitals an Unternehmungen im Lande gewehrt aus ganz unbegründeter Furcht, Japan könnte von fremdem Kapital überflutet werden, und noch heute ist dem Fremden der Erwerb von Grund und Boden, sowie der Besitz von Bergwerken versagt. Doch langsam kam man zur Einsicht dieses Irrtumes und schon ist man darüber, ein Gesetz zu schaffen, durch welches dem Fremden der Erwerb von Grundeigentum für industrielle Zwecke und die Hypothezierung auf demselben gestattet werden soll.

Seit dem Abschlusse des Friedens sehen wir daher die Geneigtheit einerseits der Japaner, fremdes Kapital heranzuziehen, andererseits des Auslandes, dasselbe hier anzulegen, immer mehr zunehmen, und im Jahre 1905 sind nicht nur namhafte Beträge der großen im Auslande begebenen Kriegsanleihen Japans in Form von Arbeitslöhnen für Verarbeitung der importierten Rohprodukte im Lande geblieben, sondern das Ausland hat sich auch direkt an Industrien und Verkehrsanstalten zu beteiligen begonnen. Allein es hat den Anschein, als wenn Japan mit dem Jahre 1906 auch schon wieder den Höhepunkt seines Aufschwunges und seiner industriellen Konjunktur überschritten hatte. Was nämlich in Deutschland nach 1871,

das war auch in Japan im Jahre 1906 nach dem so glücklich beendeten Kriege eingetreten, eine Hochkonjunktur in jeder Beziehung, die ein ebenso ungesundes Gründungsfieber im Gefolge hatte. So wurden in den ersten drei Quartalen des letzten Jahres Gesellschaften mit einem Kapital von 104 Millionen Yen gegründet und das Kapital schon bestehender Gesellschaften um 33 Millionen Yen vermehrt, so daß der ohnehin sehr angespannte Kapitalmarkt im ganzen 138 Millionen Yen aufzubringen hatte. Doch ebenso wie 1871 folgt auch auf dieses Gründungsfieber die Ernüchterung, und an der Börse in Tokio ist unter dem Eindrucke des Budgets pro 1907/08, welches mit einem Abgange von über 195 Millionen Yen schließt, der Kurs der 4%igen japanischen Rente auf 85% gefallen. Indes ist zu hoffen und wohl auch zu erwarten, daß die sehr günstige Gestaltung des Außenhandels im letzten Jahre nicht ohne Einfluß auf die fernere günstige Entwicklung der Finanzen Japans bleiben wird, wenn man aus der gegenwärtigen Situation die entsprechenden Lehren zieht. Für eine günstige finanzielle Lage Japans in der Zukunft ist jedoch ein durch keine Krisen unterbrochenes stetiges Fortschreiten seiner industriellen Entwicklung, eine ruhige Vermehrung des Volkswohlstandes, gefolgt von einer Hebung der Konsumptionsfähigkeit und Steuerkraft, die erste Forderung, zu deren Realisierung die Regierung eine ruhige Hand wird besitzen müssen.

Die geringe Kapitalkraft Japans bringt es mit sich, daß einerseits die Zahl der Unternehmungen eine sehr große, die Summe der in denselben investierten Kapitalien aber nach unseren Verhältnissen eine äußerst geringe ist. So gab es 1894 nur 2844 Handelsgesellschaften, 1897 dagegen 6077 mit 853 Millionen Yen Nominal- und 533 Millionen Yen eingezahltem Kapital und 1902 schon 8600 mit 1227 Millionen Yen Nominal- und 878 Millionen Yen eingezahltem Kapital, so daß auf eine Gesellschaft im Durchschnitte ein Betrag von 143000 Yen Nominal- und 102000 Yen tatsächlich eingezahltem Kapital entfiel. Von den 8600 Handelsgesellschaften des Jahres 1902 entfalteten bloß 2427 mit 173 Millionen Yen eingezahltem Kapital eine industrielle Tätigkeit, so daß durchschnittlich auf eine solche Gesellschaft nur ein Kapital von 71000 Yen entfiel.

Die Zahl der Fabriksbetriebe mit Motoren war von 3037 mit und 4603 ohne Motoren im Jahre 1896 auf 4000, beziehungsweise 5234 im Jahre 1904, die Zahl der Pferdekräfte von 41031 im Jahre 1894 auf 168919 im Jahre 1904, jene der industriellen Arbeiter von 437254 im Jahre 1897 auf 526215 im Jahre 1904 gestiegen, alles

Zahlen, die im Verhältnisse zu denjenigen moderner Industriestaaten doch nur klein erscheinen müssen. So lange Japan nur in diesem Maße vorwärts schreitet, brauchen wir wohl in unserem Lande vor der gelben Gefahr keine Angst zu haben, und der wirtschaftliche Kriegsschauplatz wird zunächst wohl nur in China und an den Küsten des Stillen Ozeans liegen.

XVII. JAPANS KUNST UND DEREN ENTWICKLUNG; DIE KUNSTINDUSTRIE.

Neben den erwähnten erst im Laufe der letzten vier Jahrzehnte entstandenen merkantilen Industrien besitzt Japan eine uralte Kunstindustrie; wohl war auch diese, wie ja hier so vieles, in Japan selbst nicht von allem Anfange an heimisch, sondern kam zugleich mit der Religion auf dem Wege über Korea aus China ins Land, und fand hier in ihrer Entwicklung ein selten hoch veranlagtes Volk, welches bald seine Lehrmeister aus China überragte. Wenn auch im japanischen Kunstgewerbe der fremde Einfluß überall noch erkenntlich ist, seine Produkte zeugen doch von echtem japanischen Geistes- und Empfindungsleben, aus ihnen spricht die ganze seelische Eigenart dieses interessanten Volkes.

Wie im alten Ägypten, in Griechenland, in Rom, in Palästina, Mexiko, in Indien, kurz bei allen alten Kulturvölkern, können wir auch in Japan den Einfluß der Religion auf die Kunst bemerken. Auch hier sehen wir den Beginn künstlerischen Schaffens mit dem Zeitpunkte zusammenfallen, in welchem von China aus die Einführung einer Religion, die Verehrung eines überirdischen Wesens als Gott, befruchtend auf die Phantasie des sich bisher nur mit seiner unmittelbaren realen Umgebung befassenden Menschen wirkte, dessen ethische Regungen nicht weit über den Kamidienst, die Verehrung seiner Ahnen, hinausgingen. Denn auch unter dem Einflusse der Philosophie des Konfuzius war dies nicht anders geworden und die japanische Psyche stand noch immer unter dem Banne konkreter Philosophie, die sich nirgends in den Bereich theosophischer Abstraktionen verirrte. Das Schlichte und Einfache des ganzen Kultus, der ganzen Geistesrichtung jener Zeit tritt uns noch heute an den Shintempeln entgegen.

Unter diesen Umständen mußte der Buddhismus mit seiner Transmigrationslehre, seinen farbenprächtigen Schilderungen eines glücklichen Jenseits einen gewaltigen Einfluß auf die Seele des Japaners ausüben, der noch dadurch gesteigert wurde, daß mit der Lehre all die Einrichtungen voll orientalischer Pracht, die Gottheiten und herrlichen Tempel aus Indien über China Eingang fanden.

Die ersten Objekte künstlerischen Schaffens waren daher auch in Japan dem Ideenkreise der Religion entnommen und, dem Kultus bestimmt, vor allem sinnbildliche Nachahmungen indischer und chinesischer Buddhas und anderer Gottheiten, anfangs in Holz, mit dem Fortschreiten der Technik in Stein, schließlich in Bronze, eine Entwicklung, von deren höchster Blüte uns in dem berühmten Daibutsu von Kamakura (1252 n. Ch.) ein imposantes Denkmal erhalten ist. Aber nicht nur zur bildlichen Darstellung von Gottheiten, auch zur dekorativen Ausschmückung der Tempel und Paläste durch Bilder verschiedener Art wurde die Skulptur verwendet. Mit Vorliebe wurde hierbei der ebenfalls aus China herübergenommene Drache, der mit dem Buddhismus aus Indien gekommene Elephant, der Löwe, der Kirin in Gestalt eines Einhornes, der Vogel Kowo und die geschwänzte Schildkröte gewählt. In der Darstellung des Drachen wurde jedoch ein Unterschied gemacht, je nachdem derselbe für den Kaiser oder das Volk bestimmt war. Im ersteren Falle hatte derselbe in Japan fünf, im letzteren nur vier, in China auch nur drei Klauen.

Auch der Beginn der Malerei fällt in Japan in die Zeit der Einführung des Buddhismus und diese entwickelte sich ganz im Anschlusse an die altchinesische Schule, der Licht und Schatten vollkommen unbekannte Dinge waren. Daher ist dem japanischen Maler, soweit derselbe nicht durch europäische Technik beeinflußt ist, auch heute noch die Perspektive und Plastik, ohne welche nach unseren Begriffen dem Dargestellten jedes Körperliche fehlt, völlig fremd; die Gegenstände wurden nur in ihren Umrissen dargestellt und der Raumempfindung durch allerlei dekorative Hilfsmittel, durch die Größe der Objekte, die Gruppierung, durch koulissenartig wirkende Berge und Wolken zum Ausdrucke gebracht. Wenn der Japaner trotzdem seine Gedanken mit so einfachen Mitteln in so vollkommener Weise wiederzugeben vermag, liegt dies eben vorzüglich in seiner äußerst scharfen Beobachtungsgabe, der nirgends die geringste Kleinigkeit entgeht, wie ebenso in der eleganten Linienführung, die sich ja auch in den japanischen Schriftzeichen, den Ideogrammen, oft in wunderbarer Weise zeigt.

Der Eigentümlichkeit des japanischen Hauses entsprechend werden die japanischen Bilder entweder auf mehrteiligen Wandschirmen, als Hängebilder (Kakemonos) oder endlich als Rollbilder (Makimonos) angefertigt und verwendet.

Trotzdem die Technik der japanischen Malerei stets dieselbe geblieben ist, lassen sich doch im Laufe der Jahrhunderte deutlich gewisse Richtungen in derselben erkennen. Schon im zwölften Jahrhundert gelangte die Schule des Tosa-Mitsunobu zu hoher Blüte, der sich unter chinesischem Einflusse hauptsächlich mit Porträtmalerei befaßte, und dieselbe leistete unter Cho-Densu (1352—1431 n. Ch.) insbesondere in der Karikatur hervorragendes. Kano Motonobu (gestorben 1490) und seine Schule entnehmen ihre Motive dagegen, ebenfalls noch unter chinesischem Einflusse, der Natur; wir finden hier Phantasielandschaften mit Bergen, Flüssen, Wasserflächen, Wolken usw. Die von Ogata-Korin in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts gegründete und nach ihm benannte Schule befaßt sich wiederum mehr mit Einzeldarstellungen und schuf insbesondere viel auf dem Gebiete des Kunstgewerbes. Das Streben der von Okyo im 19. Jahrhundert gegründete Shijoschule endlich ging dahin, sich von chinesischem Einflusse gänzlich frei zu machen und dem Studium der Natur zu widmen. Heute schließlich ist in der japanischen Malerei schon ein gut Teil europäischer Technik und Auffassung zu bemerken.

Auf diese jahrhundertelange Schulung des Japaners in der Führung von Pinsel und Stift, in der künstlerischen Ausbildung des Blickes ist es auch zurückzuführen, daß wir heute in Japan Photographien, u. z. kolorierte und nicht kolorierte, in einer Art der Vollendung, einer feinen und geschmackvollen Abtönung der Farben, dabei zu einem so billigen Preise, wie wohl sonst nirgends in der ganzen Welt finden. Dieses Talent des Japaners hat ihm auch im ganzen Oriente als Photographen Eingang verschafft und von Suez bis Wladiwostok gibt es wohl keine Hafenstadt, wo wir ihn nicht bei diesem Handwerke finden.

Auch den Farbenholzschnitt, der im 12. Jahrhundert von China herüber gebracht wurde, finden wir im 18. Jahrhundert in Japan auf einer viel höhern Stufe als zur gleichen Zeit bei uns. Während wir um 1743 die ersten Anfänge des farbigen Holzschnittes finden, sehen wir 1765 den Japaner schon mit einer beliebigen Anzahl von Platten arbeiten.

Zu einer ganz besonders hohen Stufe haben die Japaner die

Lack- und Porzellanindustrie ausgebildet. Erstere wurde vor dem 8. Jahrhundert n. Ch. von China aus eingeführt und im 12. Jahrhundert finden wir schon allerhand Gebrauchsgegenstände mit Goldlack überzogen. Mit dem Fortschreiten der Bildhauerei und Malerei begann man auf den Gebrauchsgegenständen allerhand plastische Verzierungen anzubringen und dieselben mit Lack zu überziehen, welche Art von Reliefmalerei man als Kamakuraschnitzerei bezeichnete. Im 15. Jahrhundert wurde ein weiterer Schritt nach vorwärts gemacht, indem man unter Anwendung von verschiedenfarbigen Lacken und Einlagen von Elfenbein, Perlmutter oder Bernstein große Gemälde in Lackarbeit auszuführen begann und ganze Wände, Plafonds und Säulen damit verzierte. Die höchste Blüte erreichte diese Kunst unter den Tokugawashogunen, aus deren Regierungszeit noch heute eine Reihe von Tempeln und Schlössern von unbeschreiblicher Pracht erhalten ist.

Das, was wir in Europa heute als japanische Lackarbeit um teures Geld angeboten bekommen, ist in der Regel nur für den Export hergestellte, ganz wertlose und das unerfahrene Auge täuschende Marktware, welche in Japan selbst der ärmste Kuli nicht zur Ausschmückung seines Häuschens verwenden würde. Gegenstände von wirklichem Kunstwerte jedoch sind selbst in Japan wegen des hierzu verwendeten kostbaren Materials und der mühsamen Arbeit von oft unerschwinglichem Werte und mit Gold aufzuwiegen. Was den japanischen Lackgegenständen den hohen Gebrauchswert verleiht, ist die besondere Eigenschaft des vom Lackbaume (Rhus vernicifera) gewonnenen Lackes, welcher sowohl gegen Säuren, als auch gegen Wärme und andere Einflüsse ganz unempfindlich ist.

Auch die Keramik wurde von China, wo man schon 1010 n. Ch. aus einem in der Provinz Kiang-si gelegenen Hügel Kaoling (Kao-hoch, ling-Hügel) ein vortreffliches Material für Porzellanware gewann, um das Jahr 1513 in Japan eingeführt. Während man jedoch dort mehr auf die Qualität des Materiales sah, legte man hier bald auf die dekorative Ornamentik und die Kombination der Farben, kurz auf das Äußerliche ausschließlich Gewicht. In kurzer Zeit entstanden im ganzen Lande eine große Anzahl von Porzellanmanufakturen, von denen heute besonders diejenige von Matsumura (Nagoya) bekannt ist, während das geschätzte Kinkozanporzellan in Awata, das Kutaniporzellan in Kanazawa, das Hiradoporzellan bei Nagasaki, endlich das Satsumaporzellan in Tsuboya von Abkömmlingen koreanischer Gefangener hergestellt wird. Eine besondere

Spezialität ist das zuerst in Mikawachi hergestellte Eierschalenporzellan, ferner die mit Satsumaporzellan nicht zu verwechselnde Crackled Satsuma fayence aus Kagoshima; die Glasur der letzteren ist von unzähligen kleinen Sprüngen durchzogen. Besonders wertvoll ist das nur in Form kleiner Kunstobjekte erzeugte Satsumaporzellan, welches mit Blumen und Szenen aus der japanischen Geschichte oder dem japanischen Leben so kunstreich bemalt ist, daß es in Europa wohl kaum seines gleichen findet.



Abb. 25 Fuji-Pilger (zu S. 241)

Sehr lange ist in Japan auch schon die Cloisonné-Kunst zu Hause, die sich im Anschlusse an die Bronzeindustrie entwickelte. Die Cloisonnéarbeiten bestehen aus Gefäßen von Kupfer, Silber, Bronze oder anderen Metallen, deren Oberfläche durch aufgelötete Kupfer- oder Silberstreifen in kleine Zellen, „Cloisons", geteilt ist, welche mit verschiedenfarbigen Emailmassen gefüllt werden. Durch wiederholtes Brennen und nachheriges Abschleifen dieses Emailüberzuges erhält der ganze Gegenstand eine porzellanartige Oberfläche. Auch der Preis dieser Cloisonnégegenstände ist ein sehr verschie-



Verlag v. Karl W. Hiersemann, Leipzig

Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Kryptomerienallee bei Nikko

dener und man erhält kleine Vasen von 10 cm Höhe je nach der Ausführung und dem Material für 5 und auch für 500 Yen angeboten.

XVIII. RELIGIÖSE VERHÄLTNISSE JAPANS.

Gleichwie das heutige Japan in sozialer Beziehung nur an der Hand seiner Geschichte zu verstehen ist, ebenso ist das geistige Leben des ganzen Volkes, nur im Zusammenhange mit der Entwicklung seiner religiösen Zustände zu begreifen. Sitten und Charakter der Japaner haben ihre Richtung durch dreierlei ethische Momente erhalten, durch den Shintoismus, den Buddhismus und die Philosophie des Konfuzius. Die ursprüngliche Religion der Japaner war der Shintoismus (shin = Gott, to = Weg, Lehre), dessen Hauptlehren schon in der oben erwähnten Schöpfungssage niedergelegt waren. Darnach ist die Welt eine Schöpfung der Götter Isanagi und Isanami, die Mitglieder der Familie des Mikado aber sind direkte Nachkommen der Sonnengottheit, die unter den Geistern (Kami) des Shintoismus die erste Stelle einnimmt. Hierauf ist sowohl die Verehrung der Naturgewalten als auch der Ahnenkultus zurückzuführen. Nach der Auffassung des Shintoismus ist die Natur von unzähligen Geistern belebt, so daß jeder Ort, jeder Berg, jeder Tempel seinen Kami hat. Daneben wurden aber auch die Kami der Vorfahren verehrt, eine Lehre, die sich übrigens auch bei mehreren anderen ostasiatischen Völkern findet.

Dieser Lehre ist das, was wir mit dem Begriffe „Religion" verbinden, fremd; denn sie besitzt weder eine bestimmte Moral- noch eine Glaubenslehre; das einzige Konkrete derselben besteht vielmehr in einer weitausgebildeten Liturgie.

Die Shintotempel (Miyas), welche stets an einem landschaftlich ganz hervorragenden Punkte, inmitten eines Haines alter Kryptomerien, auf einem hohen Berge oder auf einer vorspringenden Klippe am Meere stehen, zeichnen sich durch größte Schlichtheit aus. Sie bestehen aus zwei getrennten Räumen, dem Haiden, zu welchem jedermann freien Zutritt hat, und dem Honden, dem Aufenthalte der Gottheit, der stets verschlossen ist. In ersterem befindet sich eine Pauke oder ein Gong, um mit denselben die Aufmerksam-

keit der Gottheit zu erregen, ferner ein altarartiger Tisch mit den Symbolen der Shintogötter: ein Metallspiegel als Sinnbild des göttlichen Glanzes der Sonne, die Gohei, das sind weiße oder vergoldete, zickzackförmig aus einem Stück Papier geschnittene Streifen, welche die Stelle der den Göttern früher dargebrachten weißen Kleider vertreten, endlich ein kostbarer Stein, oft eine Kugel aus Bergkristall, als Zeichen der Reinheit. Die reinen Shintotempel sind sonst jeden Schmuckes, jeder Verzierung oder Malerei bar, in ihrem Ganzen aus dem weißen Holze des Hinoki gebaut und mit dessen Rinde überdeckt; der Zugang zu denselben führt durch eine oft sehr große Reihe von ganz charakteristischen Tempeltoren (Torii), deren Form vermutlich aus dem chinesischen Schriftzeichen für Himmel entstanden sein dürfte. Diese Tore waren ursprünglich ebenfalls aus bloßem Holze, wurden aber später auch aus Stein und Erz hergestellt. Um die Tempel stehen oft in großer Zahl Laternen aus Stein oder Bronze, welche an hohen Festtagen mit Licht und Räucherbrand versehen werden. Neben dem Tempeleingange steht ein Steinbecken für Wasser, mit welchem der Japaner vor Betreten des Heiligtumes Hände und Mund reinigt. Dann erst tritt er ein, lenkt die Aufmerksamkeit der Götter durch zweimaliges Händeklatschen, durch Anschlagen an Pauke oder Gong auf sich, reibt unter tiefen Verbeugungen die Handteller gegeneinander und bringt den Göttern einige Kupfermünzen oder Speisen zum Opfer dar.

Rings um den Haupttempel liegt in dem heiligen Haine in der Regel noch eine Anzahl kleinerer Tempel für Nebengottheiten, ferner ein Stall für das heilige Pferd, meist ein Albino, welches der Gottheit zur Verfügung steht, endlich eine Bühne zur Aufführung des Kaguratanzes, der alljährlich am 17. Dezember und auch sonst gegen Bezahlung von jungen Mädchen in kostbaren Kostümen aufgeführt wird.

Die Shintopriester (Kannushi) sind weder dem Cölibate noch anderen Regeln unterworfen, leben meist in Klöstern und vererben ihre Ämter. Auch tragen sie langes Haupthaar und nur während des Gottesdienstes, welcher ohne Beteiligung des Volkes stattfindet, ihr Ornat.

Alle Shintotempel, von denen jener in Yamada (Provinz Ise) der älteste und berühmteste ist, werden nach je 20 Jahren niedergerissen und an einer unmittelbar anstoßenden Stelle wieder neu aufgebaut.

Einen großen und nachhaltigen Einfluß auf den inneren Ge-

halt der alten Kamilehre übte die Philosophie des Konfuzius (550 v. Ch.), dessen Ethik sich im großen und ganzen, ohne hierbei die Grenzen der Metaphysik und die Gottesidee zu streifen, nur um die Frage dreht, wie der Mensch als Glied der bestehenden Gesellschaft sich zu verhalten habe, um tugendhaft und glücklich zu sein. Die reiche Fülle der von tiefer Weisheit und Erkenntnis durchdrungenen Lehre dieses chinesischen Philosophen, welche um das Jahr 300 n. Ch. in Japan Eingang fand, bildet noch heute die Grundlage für die politische und soziale Ethik im öffentlichen und privaten Leben des vornehmen Japaners.

Noch immer jedoch hatte sich der japanische Geist nicht daran gemacht, die Grenzen des Dies- und Jenseits zu ergründen, sich über das Reale zu erheben, noch immer mangelten ihm der Glaube und die Vorstellung an ein ethisch über den Menschen stehendes, sündenfreies und anbetungswürdiges Wesen, kannte er nicht den Begriff Gott, als um die Mitte des 6. Jahrhunderts unserer Zeitrechnung der Buddhismus von Indien aus über China und Korea in Japan Eingang und dank seiner eindrucksvollen Lehren, seines wirkungsvollen Rituales im ganzen Volke die rascheste Verbreitung fand.

Buddha hieß ursprünglich Siddhartha und war ein Königssohn aus der Familie Sakja im heutigen Behar. Die Lehre der Brahmanen veranlaßte ihn zum Nachdenken über die Vergänglichkeit alles Irdischen, das Elend und die Unzufriedenheit der Menschen und er beschloß schließlich, allem irdischen Glücke zu entsagen und sich in die Einsamkeit zurückzuziehen. Unter dem Namen Gautama irrte er als Mönch durch viele Jahre in der Welt umher, bis er endlich von Mara, dem Teufel, auf zehnfache Art versucht wurde, jedoch glänzend widerstand und von nun an Buddha, d. h. Weiser ist. Nachdem er als den Grund des wahren Glückes die Überwindung der Versuchung erkannt hatte, zog er in gelbem Gewande und mit geschorenem Haupte durchs ganze Land, mit beredten Worten seiner Lehre immer neue Anhänger zuführend, auf welche das von ihm aufgestellte Dogma der Seelenwanderung, in dem seine Lehre gipfelte, und nach welchem die Seele eines jeden Menschen in irgend einem Lebewesen fortleben kann, einen ganz gewaltigen moralischen Einfluß ausübte. — Infolge dieser Lehre ist, wie schon erwähnt, der Japaner auch heute noch vorzüglich Vegetarianer. — Nach einem mehr oder minder dornenvollen Wege tritt die Seele geläutert und frei von allen Leidenschaften in das Nirwana ein, wo sie das Ziel aller Sehnsucht erreicht und das Existenzbewußtsein verliert. Auch

leugnet der Buddhismus die Existenz einer obersten, die Welt schaffenden und regierenden Gottheit, an deren Stelle er Menschen und Ideen vergöttert. Wenn die Lehre des Konfuzius besonders auf die Denk- und Lebensweise der Samurais erziehend einwirkte, so läßt sich der Einfluß des Buddhismus gerade bei der Masse des gemeinen Volkes erkennen, welches in demselben die Fundamente seiner heutigen Kultur, die große Empfänglichkeit für die Schönheiten der Natur fand, Anregungen, die ihm weder der starre Ahnenkultus des Kamidienstes, noch die nüchterne Philosophie des Konfuzius bieten konnte.

Die tolerante und friedliche Form, in welcher der Buddhismus seinen Siegeszug durch ganz Asien hielt, der Umstand, daß er sich je nach den Verhältnissen stets der heimischen Religion anpaßte, verhalf demselben dazu, daß er auch in Japan in kürzester Zeit den alten Kamidienst fast vollständig verdrängte und zur eigentlichen Volksreligion wurde. Vor allem kam dem zu statten, daß die alten Kami als niedere Erscheinungen Buddhas in dessen Lehre aufgenommen wurden. Diese „Ryobu-shinto“ genannte kombinierte Lehre bildete bis zum Ende des Tokugawa-Shogunates die Hauptreligion des Landes. Die Verschmelzung fand auch bald äußerlich Ausdruck, die schlichten Kamihallen erhielten durch indische Kunst und Pracht das Aussehen von Buddhatempeln, strotzend von Gold, Bronze und Lack, und oft ist es schwer, die Gebethäuser der beiden Kulte auseinanderzuhalten. Nur die Tempel in Ise und Izumo blieben durch all die Jahrhunderte dem reinen Shintoismus erhalten.

Erst im Jahre 1868 machte sich gelegentlich der Restauration der alten Dynastie, die ja ihren Ursprung nach der Schöpfungsgeschichte von den Shintogöttern ableitet, eine Bewegung zugunsten der Shintoreligion geltend und wenn auch das Ziel, dieselbe zur Staatsreligion zu erheben, nicht erreicht wurde, so hatte sie immerhin eine bis dahin nicht bestehende Trennung des Shinto- und Buddhakultus zur Folge. Im Jahre 1900 bestanden in Japan 196358 Shintohallen mit 101142 Priestern und 71951 Buddhaheiligtümern mit 196740 Priestern.

Überaus prächtig sind die buddhistischen Tempel (o-tera), welche mit ihren kühngeschweiften Dächern die niederen Stadthäuser der Japaner hoch überragen und in dem Gewirr der Straßen dem Europäer oft willkommene Orientierungspunkte sind. An Stelle der vielen Torii finden wir hier nur ein großes oft zweistöckiges Tor (Sammon), an welchem die „zwei ehrwürdigen Könige“, Indra und Brahma

(Ni-o-Sama), mit entsetzlich verzerrten Gesichtsfratzen halten, Wache deren einer zur Abwehr unsichtbarer Dämonen das Tokko, einen allmächtigen Priesterstab, schwingt; diese Gestalten werden zur Verehrung mit zerkauten Gebetstreifen angespuckt. Im Hintergrunde des mit wertvollen Lackschnitzereien, Kakemonos und Stickereien reich geschmückten Haupttempels steht auf einem kostbaren Hauptaltare stets eine mehr oder minder große Buddhastatue, die den Gott auf einer Lotosblume sitzend darstellt. Gewöhnlich befinden sich zu beiden Seiten noch Statuen der Göttin der Gnade Kwannon und des Daiseishi, erstere ebenfalls auf einer Lotosblume sitzend und eine solche in der Linken haltend, während sie die Rechte zum Segen erhebt. Die Lotosblume ist überhaupt das Symbol Buddhas, der sich wie diese aus dem Sumpfe, ebenso aus dem Schmutze dieser Welt durch seinen starken Willen zur Reinheit zu erheben vermochte. Außer dem Hauptaltare, der meistens noch mit den verschiedenartigsten Idolen, vergoldeten Lotosstauden aus Bronze, allerhand Stickereien und Lackgegenständen geschmückt ist, gibt es im Tempel gewöhnlich noch in durch Papierwände abgetrennten Räumen kleine Nebenaltäre, diesem oder jenem der zahlreichen Götter geweiht. Neben dem Haiden erhebt sich oft in kunstvoller Holzkonstruktion eine Pagode, die manchmal bis zu neun Stockwerken hoch ist; auf der anderen Seite hängt meist unter einem kleinen Dache eine mächtige Bronzeglocke; auch Stein- oder Bronzelaternen und Torii sowie verschiedene andere Nebengebäude für die Priester fehlen in der Regel nicht.

Im Gegensatze zu den Shintopriestern leben die Buddhapriester (Bonzen) im Cölibate, meistens in großen Klöstern, und müssen kurzes Haar und ein besonderes Ornat tragen. Auch haben sie einen geregelten Gottesdienst, welcher, wie überhaupt viele buddhistische Institutionen, eine große Ähnlichkeit mit jenem der katholischen Kirche besitzt, was auf die Berührung des Buddhismus mit den Nestorianern in China und Tibet zurückgeführt wird.

Das Christentum hat in Japan, auch seitdem dasselbe durch keine staatlichen Vorschriften beengt und eingeschränkt ist, keine großen Fortschritte gemacht. Der Grund hierfür ist wohl vor allem in dem religiösen Indifferentismus der Japaner zu suchen, die nicht das geringste innere Bedürfnis für äußere Betätigung irgend eines Glaubens empfinden und jener Religion den Vorzug geben, welche ihnen am bequemsten ist. Und wozu auch, argumentieren sie, sollten wir das Christentum annehmen, da dieses trotz seiner hohen

Morallehre seine Anhänger nicht zu ethisch höher stehenden Menschen zu machen vermochte, als uns die Lehren eines Konfuzius und Buddha.

XIX. ABSTAMMUNG, SPRACHE UND SCHRIFT DER JAPANER.

Gleichwie die Religion, so ist auch die Rasse des heutigen Japaners aus der Vermischung dreier verschiedener Elemente hervorgegangen: aus den Ainos, der mongolischen und der malaiischen Rasse. Die ersteren, welche nach dem heutigen Stande der Wissenschaft mit einigen anderen Völkerschaften Nordasiens als Hyperboräer zur kaukasischen Rasse gezählt werden, waren unzweifelhaft die Urbewohner Japans. Während man jedoch von diesen, abgesehen von den ziemlich rein erhaltenen wenigen Familien auf Hokkaido und den Kurilen, kaum einige Spuren unter der übrigen Bevölkerung Japans findet, sind die beiden anderen Elemente so ziemlich gleich stark vertreten, so daß ohne bestimmte Grenzen bald das eine, bald das andere mehr hervortritt. Der mongolische Typus, welcher mit dem der Koreaner und Mandschu große Ähnlichkeit besitzt, findet sich heute besonders bei den vornehmen Japanern, insbesondere den Frauen, und zeichnet sich durch schlanken Bau des Körpers, langes Gesicht, eine feine schmale Adlernase, einen kleinen Mund, stark schief gestellte Augen, einen langen Hals und eine stark ausgeprägte Taille aus, wogegen das gewöhnliche Volk hauptsächlich den Typus der malaiischen Rasse trägt: kleine, untersetzte Gestalt, rundes Gesicht mit breiter Nase und weniger schief gestellten Augen. Über den Zeitpunkt der Einwanderung des mongolischen Elementes läßt sich nichts Bestimmtes sagen; wohl aber ist mit Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß dieselbe über die Tsushimastraße aus Korea erfolgte. Dagegen ist man sowohl über den Zeitpunkt der Einwanderung des malaiischen Elementes, als auch darüber völlig im Unklaren, ob diese über Siam, den malaiischen Archipel oder Polynesien erfolgte. —

Die heutige japanische Sprache besteht aus einem Gemische des Yamato, der alten Sprache des japanischen Volkes, und aus chinesischen Worten, die mit der Lehre des Konfuzius und dem

Buddhismus herüberkamen. Mit den chinesischen Worten übernahm man auch die chinesischen Schriftzeichen, deren Aussprache jedoch im Laufe der Jahrhunderte einer bedeutenden Veränderung unterworfen war,so daß sich heute Japaner und Chinesen wohl noch durch ihre Schrift,nicht mehr aber durch ihre Sprache verständigen können.

Diese japanische Aussprache der chinesischen Schriftzeichen wird Sinico-japanisch genannt. Mit dem Fortschreiten der Kultur stellte sich aber auch das Bedürfnis nach Schriftzeichen für das alte Yamato heraus und auch hier griff man nach dem chinesischen Schriftsysteme als dem nächst gelegenen, trotzdem die chinesische Sprache ein-, die japanische dagegen mehrsilbig war. Dieses aus der Hälfte von 47 einfachen chinesischen Wortzeichen gebildete Silbensystem heißt Katakana und wurde angeblich von dem Gelehrten Kibino-Mabi um 750 n. Ch. erfunden. Außerdem wird das Yamato noch in einer Kursivschrif', Hirakana genannt, geschrieben, deren sich das Volk allgemein bedient und in welcher auch die Zeitungen, deren Zahl im Jahre 1900 schon 1000 überstieg, gedruckt sind.

XX. YOKOHAMA.

Doch nun zurück nach Yokohama. Vor dem Jahre 1854 noch ein unbedeutendes Fischerdorf, drängte es vermöge seiner günstigen Lage und des besseren Hafens bald den ersten dem allgemeinen Verkehr geöffneten Hafen Japans, das etwas nördlicher gelegene Kanagawa, in den Hintergrund und ist heute mit fast 200,000 Einwohnern, darunter ungefähr 2400 Fremden, Japans bedeutendster Handelshafen, in welchem sich der größte Teil des internationalen Handels konzentriert hat. Der Gesamtwert der im Jahre 1903 zur See eingeführten Waren betrug 55218000, jener der ausgeführten 72997000 amerikanische Dollars. Nicht nur alle fremden Handlungshäuser haben hier ihre Hauptgeschäfte, auch die größten japanischen Geschäftshäuser, die Banken und Schiffahrtsgesellschaften haben hier ihren Sitz. Vermöge seiner günstigen Lage in der Tokiobucht, geschützt vor Sturm und See und dennoch selbst für Schiffe mit dem größten Tiefgange ohne Schwierigkeiten zugänglich, ist es der Hafen- und Stapelplatz nicht nur für die nahe Millionenstadt Tokio mit seinem großen Konsum, sondern überhaupt für das ganze mittlere und nördliche Japan. Tokio selbst liegt am nordwestlichen Ende der

durch das Geschiebe des Sumidaflusses versandeten und sehr seichten Jeddobucht und kann von Schiffen mit größerem Tiefgang nicht angelaufen werden. In jüngster Zeit allerdings ist unter den Japanern der Plan aufgetaucht, die Tokiobucht mit einem Kostenaufwand von 80 Millionen Yen durch Ausbaggerung bis Tokio schiffbar zu machen. Man hofft hierdurch das Zentrum des japanischen Handels von Yokohama nach Tokio verlegen zu können und glaubt, daß hierdurch ganz



Abb. 26 Der Gipfel des Fuji-yama mit dem Krater (zu S. 242)

besonders die japanischen Firmen in Tokio sowie die einheimischen Schiffahrtslinien gewinnen werden. Dagegen scheint man hierbei vergessen zu haben, daß Japan selbst hierfür wohl ein so großes Kapital nicht aufzubringen in der Lage sein und das Ausland auch kein Interesse daran haben dürfte, mit seinem Handel von Yokohama nach Tokio zu übersiedeln, ganz abgesehen von den enormen technischen Schwierigkeiten, die dem Projekte entgegenstehen.

Anfangs eine reine Fremdenniederlassung, erhielt Yokohama rasch starken Zuzug von japanischer Bevölkerung und wurde auch

bald ein Mittelpunkt des einheimischen Handels, während das alte Kanagawa daneben jede Bedeutung verlor.

Heute besteht Yokohama aus dem eigentlichen Fremdenviertel, welches sich mit seinen breiten und wohlgepflegten Straßen, den Wohn- und Geschäftshäusern nach europäischer Bauart, den eleganten Auslagen, Hotels und Klubs von der Quaistraße, die wie in ganz Ostasien „Bund“ genannt wird, landeinwärts gegen den im Hintergrunde gelegenen Höhenzug, den „Bluff“, zieht. Das ganze



Abb. 27 Die schlafende Katze des Hidari-Yingoro in Nikko (zu S. 249)

Fremdenviertel ist heute von einer dicht bevölkerten Eingeborenenstadt umgeben, die sich zwischen jenem und dem den ganzen Ort im großen Bogen umschließenden Bluff ausdehnt. Auf der einen prächtigen Ausblick über ganz Yokohama, auf das Meer, die Gipfel des Fujiyama und Oshima bietenden Höhe und den steilen Abhängen des Bluff liegen unter dem dichten Grün üppiger Tropenbäume im Schatten alter Kryptomerien die Wohnhäuser der Europäer. Hier oben weht stets ein kühler Luftzug und ist überhaupt der Aufenthalt viel gesünder als in den tiefer gelegenen Stadtteilen. Deshalb haben auch England, Deutschland und Amerika zu einer Zeit, als sie

die Besitzungen am chinesischen Festlande noch nicht hatten, hier ihre Marinespitäler errichtet, um den von den tückischen Krankheiten der Tropen heimgesuchten Soldaten ihrer überseeischen Stationsschiffe ein gesundes und leicht erreichbares Heim zur Heilung und Erholung zu schaffen.

Ganz besonders genießt der Chefarzt des deutschen Spitales bei Einheimischen und Fremden das größte Ansehen, und von weit und breit, ja aus ganz Ostasien eilt man herbei, um seinen Rat einzuholen.

Gleich einigen anderen liegt auch unser Konsulat hier oben, von jenen allerdings durch seine große Bescheidenheit abstechend. Durch ein kleines Nebengäßchen der Hauptstraße des Bluff gelangen wir nach vielem Suchen zu einem verschlossenen Tore, welches uns nach langem Läuten von einem Boy geöffnet wird. Wir treten in das Erdgeschoß, wo man uns in ein ziemlich armselig ausgestattetes Empfangszimmer führt. Der Vertreter unserer Handelsinteressen, natürlich auch wieder ein Ungar, versichert uns in der verbindlichsten Weise, er werde selbstverständlich der Mission Dr. Karminskis seine vollste Unterstützung angedeihen und nichts unversucht lassen, um alle seine Wünsche zu erfüllen, allein offiziell sei er von dessen Entsendung noch nicht in Kenntnis gesetzt.

Schon innerhalb der ersten Minuten meines Aufenthaltes in Japan hatte ich im Gespräche mit unseren Landsleuten von der großen Unzufriedenheit derselben mit der Führung unseres Konsulates erfahren. Der persönliche Eindruck des Konsuls war vollends nicht darnach angetan, die Klagen unbegründet erscheinen zu lassen, und im Laufe meines Aufenthaltes in Japan hatte ich genügend Gelegenheit, mich von der Stichhaltigkeit all der Beschwerden hinreichend zu überzeugen. Die soziale Stellung unseres Konsuls konnte man am besten daran beurteilen, daß am 18. August, dem Geburtstage unseres erhabenen Monarchen, als an der amerikanischen Hatoba in Yokohama unsere gesamte ohnehin so kleine Kolonie versammelt war, um mit einer Barkasse zu S. M. S. „Elisabeth“ überzusetzen, keiner der Kaufleute auch nur am Hute rückte, als etwas verspätet der Konsul daherkam, für uns bei der Anwesenheit einiger hoher japanischer Würdenträger ein recht peinlicher Moment. Die Mitglieder unserer Kolonie haben nämlich jeden dienstlichen und privaten Verkehr mit dem Konsulate abgebrochen und der Generalkonsul ist in der europäischen Gesellschaft so isoliert, daß die meisten Residenten kaum eine Ahnung von der Existenz eines österreichischen Konsulates haben.

Jedenfalls war es ein Mißgriff unseres Ministeriums des Äußeren, einen Mann, der lange Jahre am Balkane dort zugebracht, wo von Weltverkehr und Fortschritt der Zivilisation vielleicht weniger zu spüren ist als im Innersten Asiens, als einzigen kommerziellen Vertreter einer Großmacht in ein Land zu senden, in welchem es im Verkehre mit den Einheimischen auf ganz besondere geistige und gesellschaftliche Fähigkeiten ankommt, in ein Land, dessen Bedeutung für unseren Handel eine so große sein könnte, dessen soziale und wirtschaftliche Entwicklung das Erstaunen der ganzen Welt in Anspruch nimmt. —

Das neue Oriental Hotel, in welchem wir abgestiegen waren, liegt ebenso wie das Grand Hotel und das Club Hotel am Bund und gewährt von seiner Terasse einen prächtigen Blick über den Hafen, der gegen die offene Tokiobucht durch zwei 4000 Meter lange Wellenbrecher geschützt und durch einen 700 Meter langen Pier auf mächtigen Piloten in zwei Teile geteilt ist. Das Oriental Hotel, dessen Besitzer der ehemalige Küchenchef der französischen Gesandtschaft in Tokio, ein Franzose, und ein Belgier sind, ist unstreitig das beste Hotel im ganzen Osten. Nicht nur, daß sich seine selbst für französische Ansprüche ganz exquisite Küche sehr angenehm von dem elenden Essen der englischen und amerikanischen Hotels unterscheidet, auch die Wohn-, Speise- und Gesellschaftsräume machen einen überaus reinen und vornehmen Eindruck. Die Mitte des zweistöckigen Gebäudes nimmt eine hohe, bis zum Dache reichende Halle ein, um die, von Galerien aus zugänglich, die freundlichen Zimmer gelegen sind. Tropengewächse und japanische Kunstgegenstände tragen zum Schmucke der Halle und des geräumigen Speisesaales bei, in welch letzterem über jedem Tische ein großer, elektrisch betriebener Fächer für Kühlung sorgt. Des Nachts werden die Fenster wie auch die hohen Türen der Schlafzimmer geöffnet und vor die letzteren nur niedere Wandschirme gestellt, so daß stets ein angenehmer Luftzug durch den Raum streichen kann. Niemand denkt hierbei daran, die Türen abzusperren, es herrscht ein Gefühl der Sicherheit, welches in seiner letzten Ursache wohl auf die ein Abschließen nicht ermöglichende Bauart des japanischen Hauses zurückzuführen und dadurch auch dem Europäer in Japan zu eigen geworden ist. Nur die lautlos einherschleichenden Boys, welche ohne Ausnahme in allen europäischen Hotels die Bedienung besorgen, und die Moskitonetze über den Betten erinnern uns daran, daß wir uns in Japan befinden. Obzwar speziell in Yokohama Malaria nicht besonders häufig auftritt,

ist es doch ratsam, nie ohne Moskitonetz zu schlafen; dasselbe wurde von nun an bis nach Ägypten unser ständiger Begleiter. Im allgemeinen ist zwar Japan im Verhältnisse zu den übrigen Teilen Ostasien gesund zu nennen. Der durch die Nähe des Meeres und die hohe Lufttemperatur verursachte große Feuchtigkeitsgehalt der Luft übt jedoch auf das ganze Ernährungs- und Nervensystem einen ungeheuer erschlaffenden Einfluß aus, und allgemein wurde mir gesagt, die Folgen hiervon stellten sich bei jedem neuen Ankömmling mit wenigen Ausnahmen in Form einer Reaktion ein. Daher ist für den an ein mehr trockenes und kühles Klima gewöhnten Europäer große Vorsicht in der ganzen Lebensweise, vor allem, was die Nahrung anbelangt, am Platze. Die vegetarische Nahrungsweise der Japaner bringt es mit sich, daß ihnen tierische Dungstoffe nicht oder nur in unbedeutenden Quantitäten zur Verfügung stehen. Umso wertvoller sind ihnen daher die menschlichen Fäkalien, auf deren Sammeln große Sorgfalt verwendet wird. Wenn man des Abends die Straßen der Städte verläßt und die ländliche Umgebung derselben aufsucht, begegnet man oft langen Reihen von Männern und Frauen, die an einem über die Schultern gelegten Bambusstabe rückwärts und vorne je einen großen Kübel dieses wohlriechenden Düngemittels, das sie in der Stadt für 3 bis 4 Sen erstanden haben, hinaus auf ihre Felder tragen, und wehe uns, wenn wir gerade während der Dungzeit der Reisfelder unsere Schritte durch solche Gegenden zu lenken genötigt sind! Allein nicht nur die Reis-, sondern auch die Kartoffel-, Rüben- und Gemüsefelder kann man während des ganzen Jahres durch Begießen der einzelnen Pflanzen mit den Fäkalien düngen sehen. Diese sogenannte Kopfdüngung ist natürlich vom sanitären Standpunkte aus betrachtet höchst gefährlich und erklärt die relativ große Zahl von typhösen Erkrankungen wie auch von Dyssenterie. Daher empfiehlt es sich, den Genuß von Erdgewächsen, vor allem in rohem Zustande, gänzlich zu meiden. Auch Pestfälle kamen im Laufe meiner Anwesenheit in Japan öfters vor, so in Tokio, Yamaguchi und Kobe, doch blieben dieselben dank der ganz außerordentlichen Vorkehrungen der Regierung, die in den dichtbevölkerten Städten nicht zögert, sofort ganze Häuserblocks abzusperren und niederzubrennen, stets isoliert. Allerdings kommen einem solchen Verfahren die geringen Herstellungskosten des japanischen Hauses sehr zu statten, die kaum einige hundert Yen betragen. Nicht genug kann auch vor dem Genusse des bei den Engländern und Amerikanern so beliebten Icewater, wie auch der verschiedenen drinks mit Eis, wie Whiskey-soda, Cock-tail usw.

gewarnt werden und ich kann aus eigener Erfahrung sagen, daß ein guter Sekt oder ein Bordeau jedenfalls diejenigen Getränke sind, welche unserem Magen auch in den Tropen am besten zusagen. Außerdem kann man ohne Sorge eines der in Japan gewonnenen und billigen Mineralwasser Hirano, Tansan oder Hakone-Wasser genießen, wenn man nicht das allerdings ziemlich teure, wohl aber bessere Apollinaris vorzieht. Den japanischen Mineralwassern haftet nämlich fast stets ein nicht sehr angenehmer Jodgeschmack an.

Während man in den Hafenstädten nicht nur in europäischen, sondern auch in japanischen Hotels überall nach europäischer Weise zubereitete Speisen erhält, ist man im Innern des Landes abseits der Touristenstraßen wohl beinahe durchweg auf die einheimische, neben rohen und getrockneten Fischen hauptsächlich aus Gemüsen bestehende Küche angewiesen, die zwar von vielen Europäern sehr gerühmt wird, — man müßte nur auf den Geschmack kommen — mir aber ganz und gar nicht zusagte.

Eine sehr vorteilhafte Einführung in den europäischen Hotels in Japan besteht darin, daß auf den Speisekarten jede Speise auf einer Seite mit einer arabischen, auf der anderen mit einer japanischen Zahl versehen ist. Um eine Speise zu bestellen, genügt es, die betreffende Zahl zu bezeichnen, und der Boy, der in der Regel nicht Englisch versteht, weiß sofort, was er bringen soll.

Unweit des Oriental-Palace-Hotels liegt am Bund der United-Club, dessen geräumiges Gebäude außer umfangreichen Speiseräumen, einer eleganten Bar und einer sehr großen Bibliothek auch eine größere Anzahl an Clubmitglieder zu vermietender Zimmer enthält, die sowohl wegen ihrer Ruhe und großen Bequemlichkeit, als auch wegen des billigen Preises den Hotelzimmern vorzuziehen sind. Dr. Karminski wohnte während seines Aufenthaltes in Japan größtenteils hier und zahlte 144 Yen monatlich für Wohnung und volle Pension, während ich im Oriental-Hotel bei fast derselben Qualität des Gebotenen 8 Yen per Tag zahlen mußte.

Durch die Liebenswürdigkeit unserer Landsleute wurden wir sowohl im United Club, wie auch in dem sich wohl weniger durch Eleganz, umsomehr aber durch Gemütlichkeit auszeichnenden deutschen Club Germania eingeführt, wo wir im Kreise der Residenten deutscher Zunge, insbesondere auch der Offiziere unseres im Hafen liegenden Stationsschiffes „Elisabeth“ mit ihrem humorvollen Kapitän wiederholt vergnügte Stunden verlebten. Die „Elisabeth“ hatte im Herbste 1903 die Heimat mit dem Befehl verlassen, über den

malaiischen Archipel nach Australien und Neuseeland zu gehen und über das Kap Horn nach Europa zurückzukehren. Der Ausbruch des russisch-japanischen Krieges jedoch machte zum eventuellen Schutze unserer Untertanen eine Vermehrung unserer Stationsschiffe in den ostasiatischen Gewässern nötig, so daß die „Elisabeth" in Batavia den Auftrag erhielt, sofort nach dem gelben Meere abzugehen, und seither an den Küsten von China und Japan kreuzte. Der Zufall unserer gleichzeitigen Anwesenheit in Yokohama war für uns um so angenehmer, als wir nicht nur bei dem Offizierkorps eine sehr angenehme Ansprache und liebenswürdige Aufnahme fanden, sondern auch die Japaner allerdings in bescheidener Weise — die Elisabeth besitzt nämlich nur 4300 Tonnen — daran erinnert wurden, daß es auch eine Großmacht gebe, die Österreich-Ungarn heiße, was der Mission Dr. Karminskis nicht unwesentlich zu statten kam. Seit Ausbruch des Krieges hatten alle fremden Mächte ihre Stationsschiffe aus den japanischen Häfen zurückgezogen und die „Elisabeth" war seit langer Zeit wieder das erste fremde Kriegsschiff in Japan; Österreich war ja über den Gedanken eines Neutralitätsbruches vollkommen erhaben, da seine Interessen eben auf Seiten beider kriegführenden Mächte gleich gering waren. Zu unserer Freude konnten wir infolge dessen auch die Wahrnehmung machen, daß die Aufnahme unserer Marine sowohl seitens der japanischen Behörden, als auch seitens der Residenten eine sehr freundliche war, wozu ja auch viel das liebenswürdige Wesen der Offiziere beitrug. Wiederholt fand sich die ganze Gesellschaft Yokohamas in den Räumen des Hotel Imperial, Oriental Hotels und des deutschen Klubs zu einem kleinen Tänzchen. oder auch nur, um den munteren Melodien heimatlicher Musik zu lauschen, zusammen. Auch die „Elisabeth" selbst öffnete uns wiederholte Male ihre gastfreundlichen Räume für einige vergnügte Stunden. (Abb. 9.)

Besonders festlich wurde der 18. August, das Geburtsfest Seiner Majestät des Kaisers und Königs Franz Josef I., begangen. Schon am Abende vorher erstrahlten die Konturen des Schiffes und der Takelage im Glanze von vielen Hundert farbiger Glühlämpchen und im Scheine eines brillanten Feuerwerks. Am Morgen des 18. August, der endlich auch nach tagelangem Regen ein herrliches Kaiserwetter gebracht hatte, erdröhnten bei Tagesanbruch die 21 Kanonenschüsse des Kaisersalutes. Um 10 Uhr vormittags wurde an Bord der „Elisabeth" von einem armenischen Missionare eine Feldmesse gelesen, zu welcher nebst der ganzen österreichischen Kolonie auch der

Gouverneur von Yokohama, Exzellenz Sufu, sowie der Kommandant und einige Offiziere des im Hafen liegenden japanischen Stationsschiffes in goldstrotzender Galauniform erschienen waren. Exzellenz Sufu, ein alter, überaus liebenswürdiger Herr vom typischen Äußeren eines Japaners trug das Komturkreuz des Franz Josefs-Ordens, welches ihm vor kurzer Zeit für seine Österreich freundliche Gesinnung verliehen worden war. Die Japaner, obwohl mit der Verleihung von Dekorationen an Fremde sehr rigoros und sparsam, sind selbst nämlich äußerst ordenssüchtig und halten besonders viel auf die Anerkennung ihrer Verdienste durch Dekorationen europäischer Staaten. Hierbei scheuen sie sich nicht, dies offen auszusprechen, und einer unserer Militärattachés bei der japanischen Armee in der Mandschurei erzählte mir, er sei mit Bitten um Befürwortung für Dekorationen von Japanern förmlich überlaufen worden. Zur Feier des Tages hatte der im Hafen liegende prächtige „Prinz Eitel-Friedrich" des Norddeutschen Lloyds und einige andere deutsche Schiffe Flaggengala angelegt; auch waren sämtliche Reserveoffiziere unserer Kolonie in großer Uniform erschienen.

Nach der Feldmesse fand an Bord der „Elisabeth" ein großes Diner statt, bei welchem unser Gesandter den ersten Toast auf den Mikado ausbrachte: „J'ai l'honneur de boire à la santé de l'empereur et de l'impératrice de Japon et de toute sa famille", dem mit fröhlichem „bansai" erwidert wurde. Kapitän Mirtl sprach hierauf auf unseren allerhöchsten Kriegsherrn und begeisterte Hochrufe, abermaliger Kaisersalut und die Klänge der Volkshymne schlossen die erhabene Feier. Viel gelacht wurde über die Heiterkeit der japanischen Gäste, die ihrer Verwunderung darüber nicht oft genug Ausdruck geben konnten, daß wir Europäer bei den Mahlzeiten mit einem Getränke nie zufrieden seien, sondern stets deren mehrere genießen müßten. Trotzdem schien ihnen aber unsere Sitte so außerordentlich zu gefallen, daß ihre Laune bald nichts mehr zu wünschen übrig ließ. — Die Japaner sind eben in der Regel sehr enthaltsam und vertragen nur sehr geringe Mengen Alkohols.

Wenn Yokohama auch weder historische noch Kunstsehenswürdigkeiten von irgendwelcher Bedeutung besitzt, bietet es dem Fremden, insbesondere, wenn er hier zum ersten Male japanischen Boden betritt, mit seinem regen Straßenleben, mit all den Kaufläden voll der wunderbarsten Erzeugnisse japanischen Kunstsinnes dennoch eine Fülle des Neuen. Vor allem sind es die beiden Hauptstraßen, die Hontscho-Dori und Benten-Dori, in welchen wir die bedeutendsten

Geschäfte finden; hier ein kleiner Laden voll der herrlichsten Seidenstickereien, wertvoller Brokatgewebe, der kostbarsten Kakemonos und Kimonos, wundervoll zarter Phantasiemalereien aus Cut-Velvet, dort ein großes Lokal angefüllt mit den entzückendsten Elfenbeinschnitzereien in jeder Größe, weiter eine Reihe von Geschäften voll farbenprächtiger Cloisonnéwaren, kunstvoll getriebener Bronzen, zierlicher Fächer, verschiedenster Lackarbeiten, voll Antiquitäten, Gemälden, kurz so oft wir unsere Schritte durch diese Gassen lenken, immer gibt es etwas Neues zu sehen und schwer ist uns die Qual der Wahl, um aus all den Tausenden und aber Tausenden entzückender Sachen das Richtige herauszufinden, ohne an das Portemonnaie übermäßige Anforderungen zu stellen. Denn obwohl diese Sachen verhältnismäßig billig sind, ist die Verleitung, große Einkäufe zu machen, hier überall so groß, daß oft ein fester Wille dazu gehört, derselben zu widerstehen. (Abb. 10.)

Den Höhepunkt erreicht das Straßenleben in der Theaterstraße, die das Eingeborenenviertel der ganzen Breite nach durchzieht. Hier reiht sich Theater an Theater und auf der Fahrbahn herrscht besonders am Abende ein fast lebensgefährliches Gedränge. Die lauten Stimmen der ungezählten Rikschakulis, die sich durch die wogende Menge einen Weg zu bahnen trachten, die kreischenden Rufe der Marktschreier, die vor dem Eingange in die Theater wie in Wien im Prater ihre Gäste heranzulocken suchen, die Glocken der Zeitungsausträger, dazu ein ebensolches Gewirr von Farben, bunte Zeugstreifen, die weit in die Straße herein gleich Fahnen auf hohen Stangen aufgehängten Ankündigungstafeln der verschiedenen Vergnügungsetablissements, verschnörkelte, uns natürlich unverständliche Ideogramme in Gold und Silber auf farbenschreiendem Grunde, bei Nacht außerdem Tausende und aber Tausende von Lampen und Lampions, bemalt mit grotesken Phantasiegebilden, wahrlich für den neu Angekommenen eine Summe voll der überraschendsten Eindrücke für Auge und Ohr. Die Theater selbst sind mit geringen Unterschieden alle so ziemlich in gleicher Art, natürlich vollständig aus Holz, gebaut. Durch die breite Eingangstür gelangen wir in einen kleinen Vorraum für Kasse und Garderobe. Hier finden wir in endloser Reihe die japanischen Fußbekleidungen, die Geta's, stehen, die jeder Japaner vor Betreten eines geschlossenen Raumes ablegt, um die Matten, den allgemeinen Bodenbelag, zu schonen. Von hier führen die Zugänge teils auf die Galerien, teils in das mit feinen Strohmatten belegte Parterre, welches durch ungefähr $^{3}/_{4}$ Meter hohe

Bretterwände in kleine Abteilungen geteilt ist, sozusagen in Logen für je eine Familie. Auch auf der Galerie sind derartig abgeteilte Räume angebracht. Sowohl hier wie dort sitzt der Japaner mit unterschlagenen Füßen am Boden und nur den hie und da erscheinenden Fremden bringt man Sessel — allerdings für ein Entree von 1 Yen,



Abb. 28 Bronzelaterne vor dem Hongwandjitempel in Nagoya (zu S. 260)

während die Eingeborenen 10 Sen zahlen. Da das japanische Theaterstück oft mehrere Tage und selbst Wochen dauert und während des ganzen Tages bis zum Abende gespielt wird, zieht der Japaner, welcher dem Theater ein besonderes Interesse entgegenbringt, schon zeitig morgens mit Kind und Kegel in seine Abteilung. Hier verzehrt er die mitgebrachten Speisevorräte, trinkt seinen Sake, raucht dabei sein immer wieder ausgehendes Pfeifchen, kurz er und seine

Familie fühlen sich hier vollkommen zu Hause und ich sah wiederholt Frauen hier ganz öffentlich und ungeniert ihre Kleinen stillen. Die Begriffe des Anstandes sind eben in Japan ganz andere als bei uns; doch hiervon später. Die Bühne wird durch einen seitlich verschiebbaren Vorhang vom Parterre getrennt und ist zum Unterschied von unserer eine Drehbühne mit Laufbrett. Erstere ermöglicht einen sehr raschen Szenenwechsel, letzteres läuft von der Bühne durch den Zuschauerraum und dient hauptsächlich dazu, den Zu- oder Abgang von Personen dem Publikum möglichst wirkungsvoll darzustellen, wie überhaupt den Kontakt der Zuschauer mit den Künstlern zu heben. Komik wie Mimik, letztere dem Japaner von Natur aus in hohem Grade gegeben, sind oft ganz vortrefflich und tun nebst den prächtigen Kostümen das ihrige, um auch dem Europäer, der die Sprache nicht versteht, das Stück halbwegs begreiflich und interessant zu machen. Sehr schwer ist es dennoch oftmals aus dem japanischen Mienenspiel auf die richtige, der unseren meist nicht entsprechende seelische Stimmung zu schließen. Die Musik, für unser Ohr recht wenig wohlklingend, wird hauptsächlich auf Koto und Shamisen besorgt, und steigert sich nur selten zu jenem wüsten Lärme, welchen man auf chinesischen Bühnen findet.

Die aus einem langen, viereckigen Resonanzboden bestehende und mit 13 Saiten bespannte Koto liegt beim Spielen gleich der Zitter am Boden und wird ebenso wie die einer Guitarre ähnelnde dreisaitige Shamisen und die viersaitige Biva mit einem großen dreieckigen Plektrum bearbeitet. Zu diesen drei Hauptinstrumenten gesellt sich in der Regel noch eine Art kleiner Trommel, Tsugumi genannt, welche von der Tänzerin auch während des Tanzes geschlagen wird. (Abb. 11.)

Die Stücke, die mir trotz Erklärung meines Guide oft sehr wenig verständlich waren, behandelten meist in hochdramatischer Weise irgend einen moralischen oder historischen Stoff.

Nicht weit von der Theaterstraße befindet sich auch das mit einem hohen Zaune umgebene Viertel der demi-monde, das Joshiwara, welches jedoch bei weitem nicht die Ausdehnung erreicht, wie jenes in Tokio; hier und in den zahlreichen Teehäusern, bei Gesang und Musik lustiger Geishas, verbringt der Japaner gern einige lustige Stunden. (Abb. 12.)

Die bei uns landläufige Anschauung über die Stellung der Geishas ist leider eine grundfalsche. Dieselben sind keineswegs Halbweltsdamen, vielmehr entspricht ihre Stellung mutatis mutandis

ganz derjenigen unserer Theaterkünstlerinnen und erfordert eine langjährige Heranbildung in einer der Theaterschulen, wie sie in allen größeren Orten bestehen. Mit 12 oder 13 Jahren werden die kleinen Mädchen dem Besitzer einer solchen Schule gegen einen geringen Betrag übergeben; die erste Zeit wird mit dem Studium japapanischer Literatur, mit Zeichnen, Malen, dem Erlernen der Teezeremonie, vor allem aber mit Gesang und Tanz ausgefüllt. Wenn die Erziehung der Mädchen entsprechend vorgeschritten ist, werden sie von ihrem Herrn zunächst an Teehäuser oder Private vermietet, um begleitet von der Musik oder dem Gesange älterer Geishas zu tanzen. Erst nach ihrer vollständigen Ausbildung besorgen sie alleine durch Tanz, Musik und Gesang die Unterhaltung ihrer Gäste.

Der japanische Tanz wird von einer oder mehreren Geishas ausgeführt und besteht aus einer Menge im rhytmischen Takte aneinandergereihter Körperstellungen, wobei die Haltung der Füße und Hände, die Beugung des Oberkörpers, insbesondere aber Bewegungen mit dem Fächer eine Hauptrolle spielen. Obwohl all dies so ganz und gar nicht unseren Begriffen eines Tanzes entspricht, entbehrt es doch nicht eines ganz eigenartig faszinierenden Zaubers, die oft recht hübschen, jugendlichen Körper sich in graziösen Evolutionen bewegen zu sehen und sich an dem freundlichen Mienenspiele, der oft vollendeten Mimik, dem süßen Lächeln und mysthischen Gesang zu erfreuen. (Abb. 13.)

Die Güte des Gebotenen richtet sich natürlich ganz nach dem Range des Lokales und der Bezahlung. Während wir in den dem Weltverkehre zugänglichen Küstenstädten zahlreiche Lokale finden, in welchen gleichwie in unseren Schifferkneipen gemeinster Sorte die Geishas lediglich dem Dienste der Aphrodite geweiht sind und die Kunst kaum noch in Betracht kommt, haben sie sich im Innern des Landes, insbesondere aber auch noch in Tokio und Kyoto zum großen Teile ihrer alten Bestimmung rein erhalten und ihre Tätigkeit gipfelt hier noch in Pflege der Kunst. Ihre Stellung entspricht ungefähr der unserer Damen vom Ballett, der Operette; allerdings sind sie jederzeit gerne bereit, ihren Dienst bei irgend einem Unternehmer gegen entsprechende Bezahlung zu verlassen und sich auf mehr oder weniger lange Zeit zu vermieten, eine Ehe auf Zeit einzugehen. Denn bis 1898 war die Ehe in Japan ohne Schwierigkeiten lösbar und erst das neue bürgerliche Gesetzbuch gab derselben überhaupt jenen hohen Begriff, den die europäische Zivilisation mit dieser Institution verbindet, und erschwerte wesentlich die Ehescheidung.

Dennoch sind bei uns in Europa im allgemeinen über die Stellung der Geishas hauptsächlich durch einige bekannte Romane und Operetten ganz irrige Anschauungen verbreitet worden und ich betone hier nochmals, daß ihre eigentliche Aufgabe die Pflege der Kunst ist, daß sie dasjenige Element des Volkes sind, welches seine Dienste den neun Musen widmet. Diesem hohen Zwecke entsprechend genießen sie auch je nach der Vollendung ihrer Kunst oft gleich wie bei uns berühmte Schauspielerinnen ein hohes Ansehen, und die Geisha- und Theaterschulen werden nicht nur von Mädchen besucht, welche das Erlernte später als Beruf, als Erwerb auszuüben beabsichtigen, sondern auch die vornehmen Familien schicken ihre Töchter in diese Anstalten, die in Japan gewissermaßen unsere Töchterpensionate ersetzen. Hier lernen sie Musik, Gesang, Malerei ferner die Teezeremonie und all die verschiedenen Gebräuche, auf deren vollendete Form der Japaner so viel hält. (Abb. 14.)

XXI. DIE UMGEBUNG VON YOKOHAMA; TOKIO.

In der Umgebung von Yokohama liegt eine Reihe sowohl landschaftlich wie historisch sehr interessanter Punkte, deren Besuch uns gleichzeitig Gelegenheit bot, das Land und seine Leute näher kennen zu lernen, als dies in der großen Handelsstadt Yokohama mit seinem internationalen Getriebe der Fall war. Vor allem sowohl durch die Nähe von Yokohama, wie durch die landschaftlichen Reize ausgezeichnet ist die Mississippibay, die im Süden des Bluff tief in das Land einschneidet. Im Hintergrunde der majestätische Gipfel des Fujiyama, ist sie, mit einem grünen Kranze waldbedeckter Hügel umgeben, ein Zufluchtsort, wo der müde Geschäftsmann von Yokohama nach der Arbeit in der dunstigen Atmosphäre der Hafenstadt am Abende für einige Stunden Erholung sucht. Einige zierliche Teehäuser, denen sich auch ein europäisches Hotel zugesellt hat — dasselbe wird in mustergiltiger Weise von der Frau eines deutschen Marineunteroffiziers namens Hahn bewirtschaftet — sorgen für das leibliche Wohl der zahlreichen Besucher.

Da in Yokohama selbst das Baden infolge der Unreinlichkeit des Hafenwassers nicht gut möglich ist, so ist zwischen Yokohama

und der Mississippibay in Homogi ein kleiner Badeort entstanden. Hier haben die Europäer ihre Badehütten oder kleinen Villen und am Strande entwickelt sich des Abends ein ganz reges Badeleben à la Ostende — ohne Trennung der Geschlechter. Tagsüber allerdings kann man hier die Japaner — Männlein und Weiblein — in noch ungenierterer Weise baden sehen.

Sehr beliebte Ausflugsorte von Yokohama sind Kamakura und Enoshima. Ersteres, in einer bergumrahmten Bucht südlich von Yokohama gelegen, war Ende des 12. bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts als der Sitz der Shogune die Hauptstadt von Ostjapan und soll in seiner Blütezeit über eine Million Einwohner gezählt haben. Heute allerdings ist es ein ruhiges Landstädtchen, welches von zahlreichen Fremden, unter anderen auch von unserem Gesandten seiner anmutigen Lage am Meere und der alten Wälder wegen als Sommeraufenthalt gewählt und geschätzt wird, und nur die zahlreichen Tempel und Kunstdenkmäler zeugen von geschwundener Pracht.

In kaum einer Stunde brachte uns ein Zug der Tokaidobahn von Yokohama nach Ofuna, von wo wir auf einer nach Yokosuka, dem bekannten Marinearsenal und Torpedodepot, führenden Zweiglinie in wenigen Minuten nach Kamakura gelangten. Zwischen einer großen Anzahl niedlicher Villen und japanischer leichtgebauter Sommerhäuser führt vom Bahnhofe eine Allee prächtiger Kryptomerien zum Kaihin-in, einem Hotel nach europäischer Art, wo uns eine Schar niedlicher Nesans empfängt und ein recht genießbares Diner vorsetzt. In seltener Pracht wölbte sich der blaue Himmel über dem herrlichen Landschaftsbilde und ließ uns die sengende Glut der Julihitze ganz gewaltig fühlen. Auch am nahen Strande, wo sich uns abermals ein ungemein fesselndes und kontrastreiches Bild bot, wurde die erschlaffende Schwüle kaum um ein geringes erträglicher. Weit am Horizonte das tief dunkle Blau des Meeres, das gegen den Vordergrund zu in allen Abtönungen zum hellsten Smaragdgrün übergeht, die ganze Meeresbucht umfaßt von einem blendend weißen Streifen Strandes, an dem sich, in tausend glitzernde Atome zerstäubt, der Gischt der hohen Brandung bricht, darüber ein Kranz saftig grüner Zypressen- und Bambuswälder, überragt von einigen uralter Kryptomerien, — ein Bild unvergeßlicher Schönheit, das mit der Camera festzuhalten mir leider durch einen der unvergänglichen japanischen Polizisten wegen der Nähe des Kriegshafens von Yokosuka verwehrt wurde. Während der ganzen Dauer des russisch-japanischen Krieges war nämlich das Photographieren und Zeichnen in

der Nähe befestigter Plätze und strategisch wichtiger Punkte Japans verboten und mit den härtesten Strafen bedroht. — Neben einer großen Zahl von Tempeln, deren größter, dem Kriegsgotte Hatschiman geweiht, umgeben von Lotosteichen inmitten eines Haines alter Kiefern liegt, befindet sich aber hier auch der berühmte Daibuts, wohl die hervorragendste unter all den Kolossalstatuen Buddhas. Derselbe wurde um das Jahr 1252 auf Wunsch des Shogun Yoritomo nach dem Vorbilde jenes in Nara durch Spenden vornehmer Daimios errichtet und stand ursprünglich gleich jenem in einem geräumigen Tempel, der jedoch schon im Jahre 1494 durch ein Erdbeben zerstört wurde. Die aus riesigen Bronzeplatten zusammengefügte Kolossalfigur stellt den Gott auf einer Lotosblume sitzend dar, die Augen geschlossen, die Hände in den Schoß gelegt, das ganze ein Bild unvergleichlich treffenden Ausdruckes der dem Buddhismus eigenen Erhabenheit über alles Irdische, vollkommendster Seelenruhe. Die Höhe der Gestalt beträgt 16,6 m, der untere Umfang 33 m, die Länge des Gesichtes allein 2,6 m. (Abb. 16.)

Im kühlen Schatten eines alten Waldes gelangen wir von hier über einen kleinen Bergrücken zur Endstation einer elektrisch betriebenen Straßenbahn, die uns längs einer steilen Felsküste in wenigen Minuten nach Enoshima bringt, einer der landschaftlich schönsten Punkte Japans. Ganz nahe der Küste steigt steil ein kleines Felseneiland aus dem Meere, auf dessen schroffen Abhängen gleich Schwalbennestern zwischen Klippen zahlreiche Tempel und Heiligtümer hängen. Auf der dem Lande zugekehrten, sanft ansteigenden Seite zieht sich eine kleine Ansiedlung, hauptsächlich Bazars mit allerhand Meeresprodukten und Andenken, hinauf zu dem mit heiligen Hainen bedeckten Inselplateau, von welchem auf der dem offenen Meere zugekehrten Seite in vielen Hunderten von Stufen ein schmaler Pfad bis zum Meeresspiegel hinabführt. Hier, halb im Wasser und nur bei Ebbe zugänglich, befindet sich ein Höhlentempel, das Hauptheiligtum der Göttin Benten, wo die tosende Brandung, die düstere Beleuchtung, der Farbenreflex des blauen Meeres und der bunten Korallen den frommen Pilger mit einem ganz eigentümlichen Mystizismus umgibt. Nach der Sage hauste hier einst ein Drache, den die Göttin Benten dadurch, daß sie ihn heiratete, unschädlich machte.

Wunderbare Spazierwege durchziehen das ganze Eiland und voll bunter Abwechslung und seltener Pracht sind die Blicke, die sich uns von jedem der zahlreichen Theehäuser bieten. Die Insel ist zwar durch eine leichte Holzbrücke mit dem Festlande verbun-

den, doch ist der Meeresarm so seicht, daß man zur Zeit der Ebbe trockenen Fußes hinüber gelangen kann.

Auch Tokio, die heutige Hauptstadt des Reiches, ist von Yokohama mit der Tokaido-Bahn in nur 50 Minuten zu erreichen und obwohl stündlich Züge zwischen den beiden Städten verkehren, wurde zur Zeit unserer Anwesenheit in Japan auch schon an einer elektrischen Bahn gebaut, von der man eine weitere bedeutende Hebung des Verkehrs erwartete. Wohl gibt es heute auch schon in Tokio ganz moderne Hotels, so Imperial und Metropole, doch ziehen es die Fremden noch immer vor, ihren ständigen Aufenthalt in dem kühleren und gesünderen Yokohama zu nehmen, so daß auch jetzt in Tokio außer den Mitgliedern des diplomatischen Korps und einigen Professoren ständig fast keine Europäer wohnen.

Der Shimbashi-Bahnhof in Tokio, ebenso wie jener in Yokohama ein Ziegelrohbau, gereicht der japanischen Reinlichkeit gerade nicht zu besonderer Ehre, allerdings kein Wunder bei dem ganz bedeutenden Personenverkehre, dem hier stets herrschenden Menschengedränge. Ein sehr eigentümlicher, uns völlig fremder Lärm drängt sich hier ganz besonders unseren Ohren auf, nämlich das in allen Tönen abgestufte Klappern der nationalen japanischen Fußbekleidung, der Geta's, auf dem Pflaster der Bahnsteige, deren Eindeckung durch breite Flugdächer aus Wellblech diese wenig harmonischen Geräusche noch viel unangenehmer empfinden läßt, als dies auf den Straßen der Fall ist.

An den Bahnkassen finden wir — ganz wie bei uns — als Kassierinnen junge Mädchen, die uns sogar in recht geläufigem Englisch Auskunft geben.

Auf den japanischen Bahnhöfen hatte ich oft Gelegenheit, köstliche Familien-Idyllen zu beobachten. Der Japaner und noch mehr die Japanerin geht nicht auf Reisen, ohne Kind und Kegel mitzunehmen. Das mindeste ist ein kleines Körbchen mit allerhand Speisen, ein Apparat zur Bereitung des Thees und die Tabakspfeife, letztere von Männern und Frauen gleich geschätzt. Die typische japanische Pfeife besteht aus einem ungefähr 15 cm langen Bambusrohre, welches an einem Ende mit einem schlanken Mundstücke aus Bronze, oft auch aus Silber oder Gold, am anderen dagegen mit einem ebensolchen Pfeifenkopfe versehen ist, dessen Höhlung gerade groß genug ist, um ein Tabakkügelchen in der Größe einer Erbse aufzunehmen. Nach ein bis zwei Zügen ist der Tabak zu Asche verraucht, die Pfeife wird am Hibachi ausgeklopft, neuerdings gestopft

und dies geht so den ganzen Tag weiter, fürwahr nur bei einem Volk möglich, das den Begriff Zeit nicht kennt. Die Pfeife, des Japaners stete Begleiterin, wird von den Frauen in der Ärmeltasche des Kimono, von den Männern dagegen am Obi in einem eigenen Futterale getragen, welches gleich der Pfeife selbst in mehr oder minder kostbarer Ausstattung durch Schnüre mit einem Tabaksbe-



Abb. 29 Buddhistische Idole (zu S. 260)

hälter verbunden ist. In der Mitte des japanischen Wohnraumes steht gewöhnlich das Hibachi, ein oft ziemlich umfangreicher Kasten oder Topf aus Holz oder Bronze, der mit Lehm, Sand oder Holzasche gefüllt ist, worauf ein Stück glimmender Holzkohle liegt. Dies dient nicht nur zum Entzünden der Pfeifen, sondern muß auch die fehlenden Öfen ersetzen, allerdings oft nur ganz ungenügend. Da dem Japaner gleichwie das Teetrinken auch das Rauchen ein unentbehrliches Bedürfnis ist, setzt er seinem Gaste, bevor er ihn mit Tee bewirtet, das Hibachi vor und sogar im Eisenbahnwaggon steht in der Mitte auf

einem kleinen Tischchen ein solches neben einer Theekanne, die in allen großen Stationen mit heißem Wasser gefüllt wird.

Die Bahn nach Tokio zieht am Fuße des Kanagawabluff zunächst durch eine hochkultivierte Ebene, durch Reisfelder, Thee- und Obstplantagen, tritt jedoch dann an die Küste der Tokiobay, indes ferne im Dunste der Atmosphäre die hohen Gipfel des Hakonegebirges und des Fujiyama auftauchten. Bei Shinagawa beginnen



Abb. 30 Die Myoto-seki-Felsen bei Futami (Ise) (zu S. 264)

die hübschen Villen der vornehmen Japaner, die allmählich in ein Gewirre von Häusern übergehen; noch vorüber an einigen Parks und der Zug hält in der Station Tokio-Shimbashi.

Unser erster Besuch gilt unserer Gesandtschaft, die anschließend an die meisten anderen Legationen nördlich vom kaiserlichen Schlosse auf einem Höhenzuge in einem hübschen Garten liegt.

Der Palast des Mikado, ein halb japanischer, halb europäischer Bau, liegt umgeben von zyklopenhaften Mauern und Wassergräben inmitten eines großen Parkes auf einem Hügel ungefähr im Mittel-

punkte der Stadt, und der Eintritt in denselben ist nur auf besondere Einladung des Mikado zum Chrysanthemumfeste oder zur Audienz gestattet. Um denselben lagen früher die Paläste der Daimios, die nunmehr einer Reihe öffentlicher Gebäude, dem Parlamente, den Ministerien und Zentralstellen, Schulen und anderen Anstalten Platz gemacht haben, und nur spärlich sind die Reste der alten festungsartigen Gebäude der Daimios.

Um so größer dagegen ist die Zahl der Tempel, deren sehenswerteste und größte in den drei Parks, dem Shiba, Uyeno und Asakusaparke gelegen sind. Die Zahl der Tempel, deren Besichtigung ich auf Zureden meines guten Guides über mich ergehen lassen mußte, ist so groß, daß ich meinen Lesern nicht zumuten kann, mir überallhin zu folgen, und ich muß mich daher darauf beschränken, nur der bedeutendsten Erwähnung zu tun.

Durch eine verkehrsreiche Geschäftsstraße bringt uns der Kuruma vom Hotel Imperial zu dem im Westen der Stadt gelegenen Shibaparke. Dem Eingange gegenüber hat sich ein Bazar etabliert, in dem zu recht billigen und ausnahmsweise festen Preisen allerhand Gegenstände japanischer Kunstindustrie feilgeboten werden. Im Parke selbst stehen im Schatten alter Bäume, umgeben von tiefer Ruhe, die Grabstätten von sechs Shogunen der Tokugawadynastie, mächtige Gebäude aus Holz mit kühn geschwungenen Dächern, außen reich mit Gold, Lack und Holzschnitzereien verziert, während das Innere mit kostbaren Wandschirmen und Goldlackgemälden ausgestattet ist. Jeder Tempel liegt inmitten eines kleinen, mit einer nach innen offenen Holzgalerie umgebenen rechteckigen Tempelplatzes, auf welchem nebst einem Glockenturme mit einer mächtigen Bronzeglocke noch zahlreiche kostbare Bronzelaternen stehen. Alle diese wie auch die oft nach Hunderten zählenden Steinlaternen, welche den Zugang zum Tempelplatze gleich einer Allee von Bäumen einfassen, erstrahlen an Festtagen im Glanze der Brand- und Räucheropfer.

Vor dem Betreten der Tempel müssen wir uns der Schuhe entledigen und Filzpantoffeln anlegen, um dann von einem Priester gegen ein kleines Trinkgeld durch all die in geheimnisvolles Dunkel gehüllten Hallen geführt zu werden.

Von den Tempeln führt eine Flucht breiter Stufen durch den dunklen Wald zu den eigentlichen Gräbern, massiven Stein- und Bronzeurnen, unter denen die Shogune ruhen. Nicht weit vom Shibaparke liegen auch die Gräber der berühmten 47 Ronin.

Sowohl die Tempel des Shiba-, wie auch jene des noch größeren Uyenoparkes nehmen in Tokio, was Architektur und Dekoration anbelangt, die erste Stelle ein und stehen den prunkvollen Mausoleen in Nikko wenig nach. Ein Riksha bringt uns durch die Hauptstraße Shimbashi-Dori zum Uyenoparke, der, auf einem Hügel gelegen, ein beliebter Ausflugsort der Tokyoten ist und eine prächtige Übersicht über die ganze Stadt bietet: gegen Westen im Vordergrunde ein großer Teich voll der schönsten Lotosblüten, um denselben eine große Rennbahn, darüber hinaus die Ziegelrohbauten der Universität, im Hintergrunde der botanische Garten, im Süden die mächtige das Häusermeer hoch überragende Kuppel der russischen Kathedrale und der kaiserliche Palast, im Osten das schwere Dach des Hongwanjitempels und die Pagode des Asekusa-Parkes. Im Uyenoparke selbst befinden sich ebenfalls Gräber und Tempel von sechs Shogunen, ferner aber auch das Nationalmuseum. Was jedoch diesem Parke eine ganz besondere Anziehungskraft verleiht, sind die hier abgehaltenen Kirschblütenfeste, sakura-no-matsuri, die ebenso wie die Iris- und Chrysanthemumfeste ein sprechender Ausdruck der Freude der Japaner an Blumen und an der Schönheit der Natur überhaupt sind. Wenn im Uyenoparke und in der Mukojimastraße die wilden Kirschbäume in voller Blüte stehen, da strömen Tausende und aber Tausende von Japanern jeden Alters, jeden Standes hinaus, um sich dem Genusse dieses herrlichen Naturspieles hinzugeben, sich zu freuen an der paradiesischen Schönheit der Natur. — Wie enge in Japan Gottesverehrung und Volksbelustigung Hand in Hand gehen, kann man am besten im Asakusaparke beobachten. In der Mitte des Parkes steht ein mächtiger Kwannontempel, vor demselben eine Pagode, ein Glockenturm, dann ein riesiges Tor, welches zur Theaterstraße führt, weiter eine Unzahl von Jahrmarktsbuden, Schaubühnen, Tingeltangels, endlich in nicht weiter Entfernung das berühmte Joshiwara, der von der demi-monde bewohnte Stadtteil.

Hat der fromme Besucher des Asakusatempels den Priestern der Kwannon seine Kupfermünzen geopfert und ein kurzes Gebet verrichtet, lenkt er seine Schritte zu den Tausenden von Bretterbuden, Verkaufshütten, Theatern und Teehäusern, um für sein körperliches Wohl zu sorgen. (Abb. 15 und 17.) (Tafel VI.)

Nicht unerwähnt will ich schließlich das Handelsmuseum in Tokio lassen, ein größeres Gebäude, in welchem einerseits Erzeugnisse der japanischen Groß- und Kleinindustrie, andererseits aber auch solche fremder Länder ausgestellt werden, um den Japaner mit

fremden Produkten, ihrer Qualität und den Preisen vertraut zu machen. Wohl erst im Entstehen begriffen, ist die Idee eine sehr gute und nur zu wünschen, daß die Gelegenheit von unseren Exporteuren benützt werde, um ihre Artikel bekannt zu machen. — Was mir nicht nur hier, sondern überhaupt in Japan in Musseen und öffentlichen Ausstellungen besonders auffiel, war der starke Besuch, ein Zeichen von dem Bildungsdrange der Japaner. — Hier hat man nun Gelegenheit japanische und importierte Artikel aller Art in großer Zahl nebeneinander sehen und vergleichen zu können, wobei die mindere Qualität der ersteren allerdings auf den ersten Blick in die Augen sprang. Den Bemühungen Dr. Karminskis ist es zu verdanken, daß auch uns Österreichern ein großer und recht günstig gelegener Saal zur Verfügung gestellt werden sollte.

Mein besonderes Interesse erregte hier eine umfangreiche Kollektion künstlich gezogener Perlen — wohl zu unterscheiden von Perlenimitationen — die ebenso hart und dauerhaft und vielfach ebenso prächtig wie die natürlichen sind. Der Beginn der künstlichen Zucht von Perlen datiert erst um die Mitte der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts zurück, wo in der Bay von Agu zu diesem Zwecke eigene Austernbänke angelegt wurden. Das Prinzip der Kultur besteht darin, die Perlenauster zur Ausscheidung von Perlen zu veranlassen. Hierzu werden die jungen Austern, wenn sie drei Jahre alt sind, aus der See genommen und in die Schalen kleine Perlen oder Stückchen von Perlmutter nach einer bestimmten Methode eingeführt. Hierauf werden die Muscheln wieder für mindestens vier Jahre ins Meer zurückgesetzt, während welcher Zeit sich die eingeführten Körper mit dem kostbaren Sekrete überziehen. Jahrelange Versuche waren erforderlich, um die Kunst auf die dermalige Höhe zu bringen, welche einen Unterschied von sonstigen Perlen nur für Sachverständige erkennen läßt. Die Preise dieser Perlen richten sich natürlich ganz nach der Reinheit derselben, sind jedoch stets noch bedeutend geringer als die der natürlich gewachsenen.

Kurz vor meiner Abreise von Yokohama und Tokio bot sich mir noch die Gelegenheit, dem deutschen Gesandten Graf Arco-Valley, dessen äußerst liebenswürdige Persönlichkeit ich schon im deutschen Klub in Yokohama kennen gelernt hatte, einen Besuch zu machen. Graf Arco, ein Junggeselle in der Mitte der Vierziger, bewohnt im Gesandtschaftsviertel in Tokio inmitten eines großen Parkes ein geräumiges Palais, im Innern ein Museum voll der kostbarsten Japonica und Kunstgegenstände aus dem Osten, die der gleich kunst-

sinnige als in seinem Berufe tüchtige Diplomat im Laufe einer Reihe von Jahren mit seltenem Geschmacke und wohl auch ganz bedeutenden Kosten hier zusammen gebracht hat. Zur Zeit, da ich diese Zeilen schreibe, finden wir Graf Arco schon als Gesandten in Athen, dessen alte Kunst in ihm einen neuen Bewunderer gefunden haben wird. Ein bedeutendes Vermögen gestattet diesem Diplomaten die Führung eines überaus gastfreundlichen Hauses, so daß kein Tag vergeht, an welchem er nicht eine größere oder geringere Zahl von Gästen bei sich sieht. Ein großes Kniestück in Sepiamanier, „Prinzessin" Alice Roosevelt darstellend, lehnt am Kamingesims des prunkvollen Empfangssalons und zeugt von der Gastfreundlichkeit des Hausherrn, welcher mehrere Teilnehmer der sogenannten Taft-party beherbergte, jener Reisegesellschaft, die aus dem amerikanischen Kriegssekretär Taft, einigen Kongreßmitgliedern, der Tochter des Präsidenten und mehreren vornehmen Amerikanern bestehend, einen halb politischen, halb privaten Ausflug nach den Philippinen und Ostasien unternahm.

XXII. KLEIDUNG DER JAPANER; STRASSENLEBEN IN JAPAN.

Meine wiederholte Anwesenheit in Tokio benützte ich, um eine große Anzahl von Fabriken und kleineren Werkstätten heimischer Ton-, Lack- und Cloisonnéindustrie, einige Holz- und Elfenbeinschnitzereien zu besuchen, hauptsächlich aber um das pulsierende Leben in den zahlreichen Hauptstraßen, vor allem in der Ginza und Nakadori, den Bazarstraßen, zu beobachten — ein Blick unbeschreiblichen Gewirres von Fußgängern, Pferdekarren, Rikshas und Motorwagen der elektrisch betriebenen Straßenbahnen. Schon allein die Kleidung der Japaner würde genügen, um dem japanischen Straßenbilde gleich dem Farbenspiele eines Kaleidoskops etwas unbeschreiblich Abwechslungsreiches zu verleihen. Wohl ist, u. z. hauptsächlich bei der männlichen Bevölkerung der großen Städte der alles ausgleichende Einfluß der westlichen Kultur nicht spurlos vorübergegangen, an die Stelle von Kimono und Geta ist der schwarze Gehrock und der Lederschuh getreten, und um sich ganz dem Europäer ebenbürtig zu zeigen, vervollständigt der Japaner trotz allem, was

vom praktischen Standpunkte dagegen spricht, diese Kleidung noch mit Vorliebe durch einen Zylinderhut höchst unmoderner Fasson. Auch alle Beamten müssen sich europäisch kleiden und das Militär und die Polizei trägt europäische Uniformen. Viel konservativer dagegen waren die Frauen, welche auch heute noch fast durchaus das altjapanische Kostüm tragen. Nur bei Hof ist die westländische Kleidung auch bei Damen vorgeschrieben. Mag diese auch für Männer und Frauen vom praktischen Standpunkte aus entsprechender als die japanische sein, weder vom hygienischen, am allerwenigsten aber vom ästhetischen Standpunkte läßt sich jedoch für die Einführung derselben sprechen, vielmehr besitzt die Körperkleidung des Japaners und ganz besonders jene der Frauen alle die Eigenschaften, welche heutigentags bei uns in Europa zum Ziele der Reform unserer Kleidung gemacht werden: kein Korsett, keine Einschnürungen, alles weit, so daß dem Körper nirgends der freie Zutritt der Luft entzogen wird. Allerdings ist die ganze Gestalt der Japanerin wie geschaffen für diese Kleidung, und wie dieselbe einerseits an einer Durchschnittseuropäerin abstoßend, wenn nicht geradezu unanständig wirkt, ebenso sind wir geneigt, die Japanerin im europäischen Kostüme für ein drolliges Puppengebilde zu halten. Nur bei einer schlanken, zierlichen Gestalt ohne die breiten Hüften der Europäerin kommen eben die graziösen Formen der Japanerin voll zur Geltung. Ganz eigentümlich gekleidet sind die zahlreichen Studenten und Studentinnen, die über ihren gewöhnlichen Kimono einen meist bordeauroten, um die Hüften mit einem Gürtel zusammengehaltenen und bis zu den Knöcheln reichenden Rock tragen, der bei den ersteren nach Art unserer Reformröcke vorne und rückwärts, bei den letzteren auf der Seite geschlitzt ist. Die Taille ist bei Knaben und Mädchen soweit nach oben verlegt, daß speziell bei den letzteren die ganze Tracht häufig einem Empirekostüm nicht unähnlich ist, in der Regel aber infolge des Mangels einer ausgeprägten Taille bei den Japanerinnen höchst plump und geschmacklos aussieht, wodurch die denselben in ihren Nationalkostümen eigentümliche Grazilität gänzlich verloren geht.

Der hauptsächlichste und charakteristische Bestandteil der japanischen Kleidung ist der Kimono, ein mehr oder weniger langer und vorne offener Rock im Schnitte eines Schlafrockes, um den Leib durch einen Gürtel, den Obi, einen langen Streifen aus Seide oder Wolle, der mehrmals um die Taille gewunden wird, zusammengehalten. Während für den gewöhnlichen Gebrauch der Kimono bei

Männern wohl ebenfalls aus Seide oder Wolle hergestellt, aber stets in bescheidenen, dunklen Tönen gehalten ist, wird derselbe von Frauen und Kindern in den buntesten Farben und verschiedensten Ausführungen getragen. Der Japaner liebt es, seine Kinder und jungen Mädchen in die kostbarsten Kleider zu hüllen, und ein solcher Kimono samt Obi, beides aus schwerster Brokatseide mit kunstvollen Goldstickereien, repräsentiert oft einen Wert von Tausenden von Yen. Die Ärmel des Kimono erweitern sich unterhalb des Ellbogens zu lang herabhängenden, viereckigen Säcken, die dem Japaner die sonst fehlenden Taschen ersetzen und als Aufbewahrungsort für Pfeife und Tabak, für Papierstückchen, des Japaners Taschentuch, und allerhand andere Dinge dienen. Das kostbarste an der Kleidung der Frauen ist jedoch der Obi, der auch über Kimonos von geringem Werte stets in kostbarer Ausführung getragen und 30 bis 40 cm breit, am Rücken zu einer großen Schleife kunstvoll gebunden wird. (Abb. 18.)

Die Unterkleidung der Männer besteht aus einem kurzen Lendenschutze zur Deckung der Blöße, weiter aus einem weiten Rocke vom selben Schnitte wie der Kimono, nur aus leichtem Stoffe, Hakama genannt. Kurze, aus blauem oder weißem Stoffe genähte Socken, welche für die große Zehe eine besondere Abteilung haben, ferner Holzpantoffeln mit mehr oder minder hohen Absätzen vervollständigen die Kleidung des besseren Mannes. Viel einfacher ist die Kleidung der Landbewohner, die sich mit Vorliebe bis auf eine Miniaturschwimmhose und höchstens noch ein darüber gezogenes kurzes Hemd jeder Hülle entledigen. Auch die Kulis tragen keinen Kimono, sondern wie unsere Bosniaken eng anliegende Beinkleider, die Momohiki, aus blauem Hanfleinen und darüber eine ebensolche Jacke, auf deren Rückenteil in der Regel irgend ein japanisches Schriftzeichen in anderer Farbe den Arbeitgeber bezeichnet. Grobe Strohsandalen, Waradschi oder Zori, die an den Straßenecken für 2 bis 3 Sen feilgeboten werden, ersetzen hier die Geta's. Als Kopfbedeckung wurde früher höchstens ein mehrmals um die Stirn gewundener Baumwollstreifen benützt, während jetzt von Kulis und Landleuten große Hüte verwendet werden, die teils aus Bast in Pilzform geflochten und oft mit weißem Leinen überzogen sind, teils nur aus einem Wische an einem Ende zusammengebundenen Strohes bestehen; als Regenmantel endlich dient die Itodate, eine Binsenmatte, und der Mino, eine Pellerine aus Schilf oder Stroh. (Abb. 19.)

Während die Frauen auf dem Lande bei der Arbeit ebenfalls das vorbeschriebene Kostüm der Kulis tragen, tritt bei den Städterinnen

an Stelle des unteren Kimono der Männer in der Regel eine kurze Jacke und ein um die Hüften gewundenes, bis zum Knie reichendes Tuch von leichtem Stoffe, wogegen der herzförmige Ausschnitt des Kimono an Hals, Brust und Nacken mit einem feinen Seitentuche unterlegt wird. (Tafel III.)

Köstlich ist die Kleidung der Kinder, die schon als Säuglinge in einen regelrechten Kimono gesteckt werden und, kaum daß sie zu gehen beginnen, in vollständigen japanischen Kostümen, am Kopfe



Abb. 31 Der Kiyomizu-dera-Tempel in Kyoto (zu S. 269)

ein buntes Käppchen, gleich Puppen auf den Straßen herumlaufen. Zum Schutze vor den bösen Geistern hängen ihnen die Eltern entweder in einer Kapsel aus Elfenbein oder in einer kleinen Damasttasche einen Talisman, ferner eine kleine Tafel mit Namen und Adresse um den Leib, letztere, damit man das Kleine, falls es verloren ginge, wieder an die richtige Adresse zurückbringe.

Die Kinder werden bis zum fünften Lebensjahre von den Müttern am Rücken im Kimono getragen, für die nicht sonderlich kräftigen Frauen oft keine geringe Last, woraus sich auch der wenig graziöse, stets vorgebeugte Gang der Japanerin erklärt.

Eine ungleich weitere Verbreitung als bei uns hat bei den Japanern der Fächer, welcher dort zur Kleidung im selben Maße gehört, wie bei uns beispielsweise die Kravatte, und von jedermann im Gürtel oder am Nacken getragen wird. Die landesüblichen Schirme aus Bambus und Ölpapier fallen immer mehr den importierten europäischer Konstruktion zum Opfer. (Abb. 20.)

Eine ganz besondere Sorgfalt widmet die Japanerin der Pflege der Kopfhaare, die nicht nur in jedem Alter, sondern auch je nach



Abb. 32 Ein Landschaftsgarten in Tokio (zu S. 229)

den sonstigen Umständen in verschiedenen Formen getragen werden, deren jede in einer Art Haarsprache etwas anderes bedeutet. Am 30. Tage nach der Geburt wird das Haar der Mädchen glatt rasiert und nur am Scheitel und an den Schläfen läßt man vom 11. Tage des 11. Lebensmonates an je eine Locke, manchmal auch einen ganzen Kranz wachsen. Das Rasieren des Kopfhaares erzeugt bei den Kindern oft einen höchst eckelhaft aussehenden Kopfgrind, der indes bei nachwachsendem Haare wieder verschwindet. Überhaupt unterscheidet sich, was Hautkrankheiten anbelangt, Japan trotz seiner Reinlichkeit wenig vom sonstigen Oriente; auf Schritt und Tritt kann

man Leute mit Blatternarben bedeckt, infolge von Scharlach blind und taub, behaftet mit Aussatz und andern schönen Krankheiten sehen und erst in den letzten Jahren ist es den Bemühungen der Regierung gelungen, bessere sanitäre Verhältnisse zu schaffen.

Erst mit dem fünften Lebensjahre dürfen die Haare wachsen, um bald mit Hilfe von Ölen und Pomaden in höchst kunst- und oft auch geschmackvoller Weise in den verschiedenen Formen aufgebaut zu werden. Bis zum 14. Lebensjahre zum Teile ins Gesicht gekämmt, wird das starke, pechschwarze Haar später nach rückwärts zu einem großen Chignon gedreht, der auf einer festeren Unterlage aufgebaut mit langen Nadeln aus Metall oder Schildplatt, mit allerhand Kämmen und Spitzen geschmückt ist. Da zur Vollendung eines solchen Kunstwerkes auch eine geschickte Friseuse mindestens zwei bis drei Stunden benötigt, muß dasselbe auch mehrere Tage überdauern; daher verwendet die Japanerin beim Schlafen keinen Kopfpolster, sondern ein kleines gepolstertes Holzgestell in Form einer Rolle, welches unter Nacken und Hals geschoben wird und die Frisur frei überhängen läßt, für uns Europäer allerdings das reinste Marterinstrument.

Ein uns völlig fremdes Straßenbild, dessen Komik uns besonders in den ersten Tagen unserer Anwesenheit in Japan auffällt, ist die Begrüßungszeremonie. Unter einem höchst eigentümlichen Einziehen und Ausstoßen des Atems verneigt sich der Japaner mehreremal mit gebeugten Knien, indem er gleichzeitig die Handteller an denselben reibt. In geschlossenen Räumen ist die Begrüßung sogar noch komplizierter: man kniet auf dem Boden, stützt die Handflächen vor die Knie auf denselben, beugt den Oberkörper soweit, daß auch die Stirn die Matten berührt, und wiederholt diese Bewegung mehrmals hintereinander. Unser Küssen und Reichen der Hände dagegen ist den Japanern von Haus aus fremd. (Tafel II und XII.)

Oft begegnet uns ein Kuli, der im Laufschritte wie wahnsinnig durch die verkehrsreichen Straßen läuft, in der einen Hand eine Glocke schwingend, mit der anderen bedruckte Zettel unter die Leute werfend, ein Zeitungsausträger, der durch die schrillen Laute seiner Glocke, oft auch durch Rufe die Aufmerksamkeit zu erregen sucht.

Ein Gegenstück hierzu sind die Masseure. Das Massieren ist in Japan sehr weit verbreitet und wird allgemein von Blinden besorgt, die sich bei Anbruch der Nacht mit Hilfe eines langen Bambusstockes durch die Gassen forttasten und dabei als Erkennungsignale auf einer kleinen Flöte monotone Laute pfeifen oder „Amasan“ rufen.

Nicht minder häufige Straßentypen sind endlich die Mitglieder der durchaus nicht armen Bettlergilde, in die einzutreten keineswegs ohne weiteres möglich ist. Diese sogenannten Bettler genießen besondere Privilegien, tragen eine eigene Kleidung aus schwarzem Tüll, einen weit über den Kopf gestülpten Strohhut in der auch sonst üblichen Pilzform, nur bedeutend höher und breiter, und machen sich ebenfalls mit einer mehrstimmigen Pfeife bemerkbar. (Abb. 21.)

Tag für Tag, jahrauss, jahrein wogt so das Straßenleben; denn eine Sonntagsruhe im Geschäftsverkehr gibt es in Japan außer in den Staatsämtern, den Banken und bei den fremden Kaufleuten nicht, und nur in den Fabriken wird am ersten und 15. jeden Monats Rasttag gehalten. (Abb. 22.)

Gerade zur Zeit meiner Anwesenheit in Japan war jedoch das Straßenbild ein noch viel lebhafteres als gewöhnlich, denn es verging fast kein Tag, an welchem die Nachrichten vom Kriegsschauplatze nicht irgend einen Sieg meldeten, der dann natürlich von dem leichtlebigen Volke in enthusiastischer Weise gefeiert wurde. Da gab es in ganz Tokio wohl kein Haus, das nicht mit unzähligen kleinen weißen Flaggen mit dem roten Feuerballe geschmückt war, da erstrahlten alle Gassen am Abende im Glanze Tausender von Feuerwerkskörpern und Lampions, Musikbanden — allerdings für unsere Ohren ein etwas zweifelhafter Genuß — durchzogen die Stadt und das ganze Volk bis herunter zum kleinsten Baby schien in Ekstase geraten zu sein.

XXIII. NACH AOMORI; DAS REISEN IN JAPAN.

Das Reisen im Innern Japans, abseits des üblichen Touristenweges von Nagasaki nach Tokio, ist zwar heutzutage ohne weiteres gestattet, während man vor dem Jahre 1896 hierzu einen speziellen Paß der Regierung benötigte. Auch ist ja das Land nach allen Richtungen hin von einem dichten Netze von Eisenbahnen durchzogen. Trotz alledem jedoch erfordert jede Reise nach dem Innern auch heute noch eine Reihe von Vorbereitungen, da abgesehen von den offenen Hafenstädten, den Handelszentren und einigen von europäischen Touristen und Sommergästen häufig besuchten Orten im Ge-

birge den Bedürfnissen europäischer Reisender nirgends Rechnung getragen ist und insbesondere auch fast niemand eine europäische Kultursprache versteht.

Bevor ich daher meine Reise nach Hokkaido antrat, mußte ich mir einen Dolmetsch und Führer besorgen; auf Empfehlung eines österreichischen Kaufmanns in Yokohama fiel meine Wahl auf Mr. Nobata, einen sehr intelligenten und der europäischen Kultur zugänglichen jungen Japaner, der in einer katholischen Missionsschule in Japan erzogen worden und zum Christentume übergetreten war, dann einige Jahre als Kaufmann in Boston gelebt hatte und sich nun, in seine Heimat zurückgekehrt, mit der Führung von Reisenden und der Erteilung von Unterricht in der englischen Sprache befaßte. Sehr klein von Gestalt, mit dichtem, schwarzen Kopfhaare und einem dünnen Schnurrbarte, gelber Gesichtsfarbe und stark schräg gestellten lebhaften Augen war er das Prototyp eines echten Japaners, dabei sehr höflich und dienstbeflissen und sprach recht gut Englisch. Für seine Begleitung erhielt er 50 Yen monatlich, außerdem für jeden Reisetag 1 Yen und selbstverständlich die Kosten der Fahrt für seine Person. Auf Reisen stets ganz europäisch und gut gekleidet, fuhr er natürlich auch nicht, wie die Boys in Indien und China, dritter, sondern zweiter Klasse. Für Unterkunft und Verköstigung hatte er jedoch selbst zu sorgen; in beidem blieb er bei seinen japanischen Gewohnheiten und kaum ins Hotel gekommen, vertauschte er die ihm wohl unbequeme Reisekleidung mit dem losen Kimono. Trotz all dieses westländischen Schliffes merkte man Nobata noch immer sehr den Asiaten an und insbesondere war ihm wie allen seinen Stammesgenossen der Begriff „Zeit“ oft zu meiner hellen Verzweiflung noch recht fremd. Nichts ist in Japan weniger angebracht, als Ungeduld; man mag die Leute auch noch so sehr drängen, man wird höchstens angestarrt und angelacht, kommt jedoch nicht um eine Sekunde früher zum Ziele. Dem Orientalen ist die nervöse Hast, das Drängen, wie es unser rasches Kulturleben mit sich bringt, noch völlig unbekannt; ja der Japaner hat, wie man bei uns sagt, überhaupt keine Nerven; auf ein bischen früher oder später kommt es ihm nicht an. Ganz besonders auffallend ist der Gegensatz, wenn man von Amerika kommt, wo man noch etwas schneller lebt als bei uns in Europa, und da ich, um die Zeit möglichst auszunützen, stets für jeden Augenblick im vorhinein über meine Zeit disponiert hatte, wurden an meine Geduld oft große Anforderungen gestellt. Mit der Zeit allerdings sah ich ein, daß der Ärger die Sache nicht besser

machte, fügte mich in das Unvermeidliche und rechnete in der Zeit stets mit großen Sicherheitskoeffizienten. Auch Nobata litt trotz seines langen Aufenthaltes in Amerika an dieser Stammeseigenschaft, obwohl er, wenn wir im Innern des Landes reisten, stets von seinen eigenen Stammesbrüdern fand: „The country people is very slow“. Verlangte man aber von ihm, er solle mit den Leuten etwas verabreden, so hielt er mit denselben, auch wenn sich die ganze Sache mit zehn Worten hätte abtun lassen, eine Unterredung von mindestens einer Viertelstunde und dann brauchte man ebenso lange, um von ihm das Resultat der Verhandlung herauszuziehen. Bestenfalls war alles „all right“, aber wenn es wirklich zum Treffen kam, fehlte gewöhnlich alles.

Der Norden Japans kann heute von Tokio aus nicht nur zur See, sondern auch mit der Bahn auf zwei Linien erreicht werden, welche sich in Iwanuma südlich von Sendai vereinigen; überdies wird durch den Ausbau der kurzen Strecke von Innai nach Yokote in kurzer Zeit noch eine dritte Verbindung über die westliche Küste nach Aomori geschaffen sein.

Wir traten die Fahrt nach Hokkaido von Yokohama um 6 Uhr morgens an. In Tokio brachte uns ein Zug der Stadtbahn, welche die sechs Hauptbahnhöfe verbindet, von der Station Shimbashi nach der Station Akabane, von wo aus wir mit der sogenannten coast line am Abende in Sendai ankamen. Die Fahrt bietet anfangs landschaftlich ein recht abwechslungsreiches Bild; zunächst in der Umgebung Tokios eine Menge hübscher Landsitze mit Palmen- und Lorbeerhainen, dann reiche Thee- und Maulbeerplantagen, reifende Reisfelder, deren lieblicher Duft bis in die Coupés dringt; auf mächtigen Brücken über einige hochangeschwollene Ströme kommen wir jedoch bald in eine recht eintönige sandige Ebene und nur hie und da bringt ein Blick auf die weit ins Land einschneidenden Lagunen, auf fern im Meere gelegene Felseninseln oder ein kleines Fischerdorf ein wenig Abwechslung in die Landschaft, während einzelne mächtige Kryptomerien der alten Landstraße Tosando gleich Denkmälern aus vergangenen Zeiten aus der Ebene ragen. Erst nach Mito, wo die Bahn an die Küste tritt, wird das Bild wieder abwechslungsreicher; von grünen Nadelwäldern bedeckte Höhenzüge treten, für den Bahnkörper kaum Raum lassend, bis hart ans Meer heran und oft scheint die hohe Brandung des Ozeans bis ins Coupé zu spritzen. Reißende Gebirgsbäche haben sich in zahlreichen tief ins steil ansteigende Ufer eingeschnittenen Rinnsalen einen Weg

zum Meere gebrochen und werden von der Bahn in ungezählten Viadukten überschritten, während ebenso viele Tunnels die kleinen Bergrücken durchschneiden. Der ganzen Gegend ist deutlich die für Nordjapan so charakteristische Erhebung aus dem Meere anzusehen und die terrassenförmige Bildung des ganzen Terrains deutet darauf hin, daß diese Bewegung des Erdbodens nicht konstant, sondern nach größeren Zwischenräumen und rapid erfolgt sein dürfte. Weit in der Ferne sind hie und da hohe Gebirgszüge erkenntlich, deren oben abgeplattete Gipfel auf ehemalige oder auch tätige Vulkane schließen lassen. Noch bevor wir Sendai erreichen, fällt starker Nebel ein und eine empfindliche Temperaturabnahme erinnert uns daran, daß wir unterdessen ein gutes Stück nach dem Norden gekommen sind, wo der Einfluß des Kurushio nur mehr wenig zu spüren ist; starke Regenböen und heftiger Sturm deuten überdies auf einen in der Ferne vorüberziehenden Taifun.

Den zweistündigen Aufenthalt in Sendai benützten wir zu einem kurzen Rundgange durch die ungefähr 90000 Einwohner zählende Stadt, die jedoch infolge des strömenden Regens einen wenig freundlichen Eindruck machte, wozu allerdings viel der wohl in allen Seestädten vorherrschende, hier aber ganz besonders penetrante Fischgeruch beitrug. Durch die langen und geraden Gassen bis zu den Knöcheln im Kote watend kamen wir nach längerem Umherirren endlich in einige Bazars, wo verschiedene Schnitzereien aus einem weichen Steine, wood-stone, Gebrauchsgegenstände aus den berühmten Sendailack und andere Erzeugnisse dortiger Hausindustrie um staunend billiges Geld feilgeboten wurden. Ich bedauerte nur immer, wegen der Transportschwierigkeiten nicht mehr kaufen zu können; welch große Freude könnte man mit all den so preiswürdigen und oft so hübschen Dingen zu Hause bereiten! Ganz originell sind die hier aus dem wood-stone hergestellten japanischen Tintenzeuge, schräge Steinplatten, an deren unterem Ende eine kleine Vertiefung für die am oberen Teile angeriebene Tuschflüssigkeit, die Tinte, eingeschnitzt ist. Zum Schreiben verwendet jedoch der Japaner keine Feder, sondern entweder einen Pinsel oder ein am unteren Ende gespitztes und gespaltenes Holzstäbchen und ganz erstaunlich ist die Schnelligkeit, mit welcher derselbe diese Schreibinstrumente handhabt und die kompliziertesten Charaktere auf das Papier zaubert. Besonders auffallend sind in Sendai die zahlreichen, wohl auch anderswo in Japan zu findenden Feuerleitern. Die leichte Bauart der Häuser aus Bambus und Papier begünstigt Feuersbrünste nämlich

außerordentlich, und um denselben möglichst rasch entgegentreten zu können, sind in großen Städten an passenden Orten hohe Leitern senkrecht aufgestellt. Eigene Wächter halten hier Dienst, um, sobald sie ein Feuer bemerken, sofort eine an der Leiter angebrachte große Glocke in Bewegung zu setzen.

In einem gegenüber dem Bahnhofe gelegenen japanischen Hotel fand ich im ersten Stockwerke ein für Europäer eingerichtetes Speisezimmer mit Stühlen und Tischen, ja der dienstbeflissene Hotelier war sogar imstande, uns ein Beefsteak mit Reis, letzteren allerdings „of Japan", vorzusetzen, was uns vielleicht noch besser gemundet hätte, wenn uns nicht unzählige Fliegen und Moskitos den Aufenthalt arg verleidet hätten.

Von nun an war es aber auch mit der europäischen Kost und Unterkunft vorüber, und wollte ich nicht mit der japanischen Küche vorlieb nehmen, mußte ich mich an meine Konserven halten, die ich hier noch durch einige Flaschen, wie darauf zu lesen stand, „echten, in der Universitätsapotheke in Tokio gebrauten Bordeauweines" vervollständigte. Allerdings vermochten mich selbst die Weingärten, welche ich zwischen Tokio und Sendai sah, nicht davon zu überzeugen, daß dieser Wein überhaupt je ein Kelterfaß gesehen habe, vielmehr scheint das „browed" der Etiquette wohl eine unbeabsichtigte, aber treffende Herkunftsbezeichnung gewesen zu sein. Übrigens sind all die verschiedenen in Japan gebrauten Weine dem Geschmack der Japaner entsprechend ganz ausnehmend süß, wogegen unsere gewöhnlichen Weine dem Japaner wegen der geringen Süßigkeit wenig munden. In der Folge zog ich allerdings vor, mir auf meine Reisen einen entsprechenden Vorrat echten Bordeaus mitzunehmen.

Wohl hatte ich die Absicht gehabt, von Sendai aus einen Ausflug nach Matsushima, einem der drei schönsten Plätze Japans, zu unternehmen, doch entschloß ich mich wegen des strömenden Regens hiervon abzusehen, und setzte noch am selben Abende die Fahrt nach Aomori fort. Auf dieser Strecke verkehren zwar keine Schlafwagen, doch war der Zug schwach besetzt und die Nachtfahrt infolge der ausgezeichneten Federung und der breiten, längs des Mittelganges der Waggons laufenden Bänke jedenfalls weniger ermüdend als in unseren oft jeder Bequemlichkeit Hohn sprechenden gewöhnlichen Waggons bei Personenzügen. Überhaupt zeichnen sich sowohl das rollende Bahnmaterial als auch die Bahnbauten in Japan durch große Solidität aus und stechen hierin sehr vorteilhaft von jenen in Amerika ab. Die Anlage und Erhaltung des Unterbaues, die Konstruktion der

Brücken und Viadukte, alles dies zeugt davon, daß die Japaner hierin nicht dem Beispiele der Amerikaner, sondern dem der Europäer gefolgt sind. Überall sah ich gute Schwellen aus starkem Holze, lange, durch sechslochige Laschen zusammengehaltene Schienen, der breite Bahnkörper war im Norden zum Schutze gegen Schneeverwehungen, sonst aber auch dort, wo er durch Ortschaften führte, zum Schutze der landesüblichen Strohdächer gegen die Funken der Lokomotive, mit Dächern und Schirmen überdeckt. Die Schnelligkeit der Züge ist zwar nicht gar so gering, doch erfordert die Dichtigkeit der Bevölkerung eine große Anzahl von Stationen, wodurch oft lange Aufenthalte entstehen. Die Stationsgebäude bestehen, abgesehen von den großen Hauptstädten, meistens aus einfachen Rohziegelbauten und offenen Perrons mit Flugdächern aus Wellblech, sind jedoch im Gegensatze zur berühmten japanischen Reinlichkeit meistens recht schmutzig, so daß man auf den ungepflasterten Bahnsteigen oft genötigt ist, bis an die Knöchel im Moraste zu waten. Dagegen gibt es selbst in der kleinsten Station getrennte Wartesäle und getrennte Fahrkartenschalter für jede der drei Wagenklassen. Sowohl der Text der Fahrkarten als auch sämtliche Aufschriften auf den Bahnhöfen lauten in japanischer und englischer Sprache und Schrift, letzteres oft allerdings in ganz unglaublich entstellter Weise; so sah ich wiederholt: „Raiting roam" statt „Waiting room". Merkwürdigerweise jedoch war gerade das Wichtigste auf Reisen, der Fahrplan, ausschließlich in japanischer Sprache und Schrift angebracht, während ein Kursbuch in englischer Sprache nur monatlich in Form des stets vergriffenen „Tedzuka's Railway and Steamship guide" erscheint. Lokomotiven und Waggons sind von amerikanischer Konstruktion oder nach amerikanischen Typen in Japan gebaut; letztere ruhen auf zweiachsigen Drehgestellen und führen wie in Amerika keine Abteilungen. Auf den Hauptlinien von Tokio nach Nagasaki verkehren elegante Speise- und Schlafwagen, während nördlich von Tokio jeder Zug nur einen Wagen mit 8 Schlafplätzen und einer Buffetabteilung führt, wo außer Getränken auch kalte Speisen erhältlich sind. Dagegen ist in jeder Abteilung I. Klasse die bereits erwähnte Theekanne vorhanden. In großen Stationen werden für 20 Sen kleine, längliche Holzkistchen verkauft, die eine Anzahl japanischer Leckerbissen, wie gebratenen Fisch, japanische Omelette, Bambussprossen und allerhand anderes Gemüse, vor allem aber Reis, weiter auch ein paar der zierlichen Eßstäbchen, des Japaners Messer und Gabel, enthalten, die er kunstvoll mit Daumen und Zeigefinger einer Hand



Verlag v. Karl W. Hiersemann, Leipzig

Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Pagode in Nikko

handhabt. Daneben gibt es überall Verkaufsstände für Hiranowasser, Kirinbier, Zeitungen und Bücher aller Art, die reißenden Absatz finden. Denn gleichwie der Amerikaner muß jeder Japaner auf Reisen seine Zeitung in der Hand haben; hierin sind uns die Japaner eben schon über. Wohl sind Zeitungen in englischer Sprache abseits der großen Verkehrslinien nicht zu bekommen, doch bringen die bedeutendsten japanischen Tagesblätter stets auf der letzten Seite auszugsweise besondere Neuigkeiten auch in englischer Sprache.

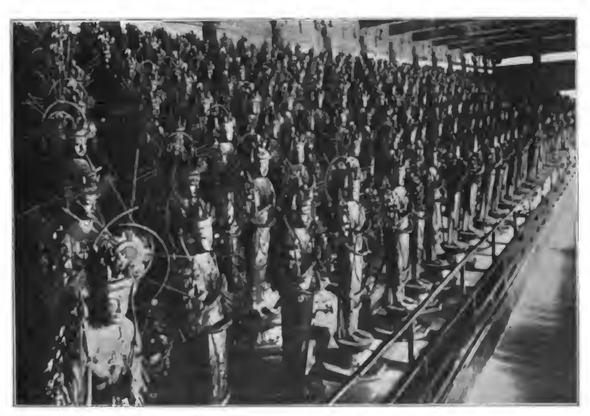


Abb. 33 Der San-yu-san-gen-do-Tempel in Kyoto mit den 33333 Buddhas (zu S. 269)

In den Waggons III. Klasse gibt es gleichwie bei uns keine besonderen Waschvorrichtungen; allein dem Reinlichkeitssinne des Volkes wurde dadurch Rechnung getragen, daß des Morgens am Perron der Stationen lange Waschgestelle aus Holz aufgestellt werden. Wenn der Morgen anbricht und der Zug längere Zeit in einer Station hält, verläßt alles in tiefstem Negligé ganz ungeniert das Coupé und beginnt sich ganz gründlich vom Kopf bis zu Fuß zu waschen. Das Wasser im Waschbecken ist hierbei natürlich gemeinsame Sache. Zum Schlusse wird die Zahnbürste, ein am unteren Ende zerfasertes

Holzstäbchen hervorgezogen — kein Japaner reist nämlich ohne Handtuch und Zahnbürste — und alles beginnt in sehr wenig appetitlicher Weise den Mund zu reinigen. Ja in japanischen Gasthöfen wird auch Handtuch und Zahnbürste von einem Gaste nach dem anderen benützt. Gerade dies läßt uns wieder einen Blick unter die Hülle tun, welche die europäische Kultur über das orientalische Naturvolk geworfen hat, und wohl noch lange wird es dauern, bis auch der Kern so edel wie die Schale sein wird. Mit Ausnahme der relativ wenigen Leute, die sich im Auslande der westländischen Kultur assimiliert haben, ist das Benehmen der Japaner im großen und ganzen sehr wenig manierlich, oft sogar geradezu abstoßend. So war ich z. B. Zeuge, wie ein General in einem Coupé I. Klasse coram publico nicht nur vor Männern, sondern auch vor Frauen sich fast sämtlicher Uniformstücke entledigte, um sich sodann in einem bequemen Kimono der Länge nach auf die Bank zu legen. Die Bänke in den Coupés entsprechen nicht den Gewohnheiten des Japaners, der es liebt, mit untergeschlagenen Beinen am Boden zu sitzen; er hilft sich daher auch hier, indem er die Beine auf die Sitze hinaufzieht und sich nicht weiter darum kümmert, wenn hierbei oft der ganze Unterkörper entblößt wird. Auch Frauen sind in dieser Beziehung nicht anders und wiederholt saß ich Japanerinnen gegenüber, die, ohne sich im geringsten zu genieren, vor aller Welt ihren kleinen Babies die sehr wenig appetitliche Brust reichten. Daß das Reinigen der Nase mit den Fingern, daß weiter das Gähnen nichts Unschickliches, ja das laute Rülpsen nach der Mahlzeit sogar ein Gebot guter Sitte und der Höflichkeit dem Gastgeber gegenüber ist, zeigt so recht den Unterschied in unserer und des Japaners Auffassung von Anstand und Schicklichkeit. Ganz besonders ungeziemend fand ich das Benehmen der Schaffner auf den Bahnen. Es schien, als ob die älteren Leute alle auf den Kriegsschauplatz abgegangen und deren Stellen nun mit ganz jungen, höchstens 18jährigen Burschen von einer ganz unglaublichen Unverschämtheit besetzt worden wären. Nicht nur, daß sie sich während der Nacht in den Coupés breit machten, sie hatten nicht einmal die Rücksicht, ruhig zu sein, und pfiffen und lärmten, als wenn sie alleine wären: der Japaner hat eben keine Nerven und läßt sich durch dergleichen Dinge nicht aus seiner Ruhe bringen oder im Schlafe stören.

Als wir am nächsten Morgen die Nordküste Japans bei Noheji erreichten, stieg eben die Sonne, gleich der japanischen Nationalflagge auf weißem Grunde, blutrot am fernen Horizonte aus der spiegel-

glatten Bay von Aomori. Ebenso schnell wie am Abende vorher der Taifun gekommen, hatte sich das Wetter wieder vollkommen aufgeheitert und die große Meeresbucht bot, umgeben von einer Kette hoher Berge, deren Abhänge steil zum Meere abfallen, einen prächtigen Anblick. Fern im Norden taucht das Haupt des Kamafuse-san, über welchen sich eben die Sonne erhebt, aus dem Meere empor, während die Bahn hart an der Küste, oft in Felsen gehauen, an zahlreichen Fischerdörfern vorüberfährt, deren Bewohner auf ihren charakteristisch gebauten Sampans am Meere dem Fischfange nachgehen. Je mehr wir uns Aomori nähern, desto mehr beginnt sich das friedliche Bild zu ändern. Hatte ich bis jetzt in Japan sehr wenig vom Kriege gemerkt und war ich nur hie und da durch Siegesfeiern, Rekrutenaushebungen und Verwundetentranporte daran erinnert worden, so konnte ich, je weiter nach Norden ich kam, um so mehr den Kriegszustand und die kriegerischen Vorbereitungen beobachten. Schon lange Zeit vor Aomori waren längs der Bahn große Munitionsdepots, Ausrüstungsplätze und Magazine zu sehen. Überall herrschte geschäftiges Leben, Militärzüge verkehrten in dichter Aufeinanderfolge in allen Richtungen, und auf den Exerzierplätzen konnte man die Ausbildung neuer Rekruten sehen.

Als wir in Aomori den Zug verließen, wähnten wir uns vollends im Hauptquartiere einer großen Armee. Aomori, eine Stadt von 30000 Einwohnern, ist vermöge seiner geschützten Lage im Innern der großen Bucht gleichen Namens der beste und bedeutendste Hafen im Norden Japans. Hier ist der Ausgangspunkt für die nach Tausenden zählende Menge der japanischen Fischer, die im Frühjahre nach Hokkaido, den Kurilen, Sachalin und dem Amurgebiete zum Fischfange ausziehen, um im Herbste wieder zurückzukehren. Jetzt war von Fischern wenig zu sehen, denn die wenigen, welche nicht im Felde waren, konnten für dieses Jahr ihre Fischzüge nicht weit erstrecken, da die russischen Kriegsschiffe die Meere im Norden Japans noch immer unsicher machten. Das sonst recht friedliche Aomori selbst glich einem großen Kriegshafen. Zahlreiche mächtige Kriegs-, Transport- und Spitalschiffe, letztere durch den weißen Anstrich und das rote Kreuz am Schornsteine weithin kenntlich, lagen im Hafen, um aus langen Eisenbahnzügen riesige Mengen allerhand Kriegsmateriales sowie neue Truppen einzunehmen und damit, wie man uns sagte, mit versiegelter Ordre in See zu gehen. Erst bei unserer Rückkehr nach Yokohama erfuhren wir, daß Sachalin das Ziel all dieser Transporte war. Gerade in den Tagen meiner Anwesenheit in Hokkaido

erfolgte nämlich von dort aus der Transport eines ganzen Armeekorps nach Sachalin sowie einzelner Abteilungen nach dem Amurgebiete.

Von Aomori aus wird von der Nippon-Yusen-Kaisha zweimal täglich eine Dampferverbindung nach Hakodate und Muroran unterhalten. Der nächste fällige Dampfer, der „Satsuma-maru", sollte erst in einigen Stunden abgehen, so daß wir genügend Zeit hatten, uns das kriegerische Treiben anzusehen. Wohl gab es hier auch ein Hotel, doch waren gekochte Eier das einzige, was an erhältlichen Speisen für einen Europäer in Betracht kam. Dagegen war die Einrichtung der im ersten Stockwerke gelegenen Fremdenzimmer so nett und rein, daß sich so manches Hotel in unseren Landstädten hätte hieran ein Beispiel nehmen können.

Im Erdgeschosse des japanischen Hotels liegen alle Wirtschaftsräume. Tagsüber werden die gegen die Straßen gerichteten Wände des Hauses, leichte Holzläden, entfernt und das ganze Parterre bildet einen Raum, in welchem sich, etwas zurückgerückt, in Kniehöhe ein Podium befindet; vor diesem legt man seine Schuhe ab und zieht die bereitstehenden Filzpantoffeln an, um die Matten der Räume nicht zu beschädigen. Die Matten (tatami), welche unsere Parketts und Teppiche ersetzen, sind stets von gleicher Dimension, nämlich 180:90 cm, werden aus Binsen ungefähr 8 cm stark geflochten und mit Stoff eingefaßt. Diese Matte bildet zugleich die Maßeinheit beim Baue des japanischen Hauses und die Grundfläche jedes Gebäudes ist ein Vielfaches der Größe einer solchen.

Beim Eingange ins Hotel auf einer Matte sitzt der Wirt und empfängt die Gäste oder malt mit einem Pinsel die Rechnungen. Von hier führt eine steile Holztreppe in das erste Stockwerk, wohin uns eine knixende Nesan begleitet, die sich beim Betreten des Zimmers zu unserer Begrüßung zu Boden wirft und mit der Stirne die Matten berührt. Die Zimmer sind gegeneinander ebenfalls durch leicht verschiebbare Papierwände abgetrennt und können in kürzester Zeit je nach Bedarf größer oder kleiner gemacht werden. Gegen die Straße zu läuft um das ganze Stockwerk eine offene Galerie, welche über Nacht durch mit festem Papiere überspannte Holzrahmen abgeschlossen wird. Dieses Fensterpapier wird in ganzen Schiffsladungen aus Österreich importiert. Auf einem sich um das ganze Zimmer ziehenden Gesimse einige Bronzen und kleine Hausgeräte, an den Wänden zwei vergilbte Kakemonos, in der Mitte des Zimmers das Hibachi und die Theekanne, das ist die ganze Einrichtung. Hinter dem Hause liegt ein kleines Gärtchen, allerhand Berge und

Täler mit Bächen, Wasserfällen und Seen en miniature darstellend. Wir klatschen dreimal in die Hände und herein kommt eine Nesan getrippelt, bringt den Feuertopf in Ordnung und stellt die Theekanne hinein, auf alle unsere Wünsche mit eingezogenem Atem ihr „Ha“, das eigentümliche japanische „Ja“ sagend. Wenn sie schließlich die Rechnung mit einem ganz besonders tiefen Knicks bringt, dünkt ihr ein Trinkgeld von 2 Sen eine königliche Belohnung; beträgt doch ihr Lohn oft nur 1—2 Yen im Monat. (Abb. 32.)

Um 11 Uhr vormittags werden wir in einem Sampan an Bord des Satsuma-Maru gebracht. Ganz eigentümlich ist die Weise, wie die japanischen Sampans fortbewegt werden. Selbst sehr große Boote werden nur von einem Manne bedient, welcher ein einziges langes Ruder, ohne dasselbe aus dem Wasser zu heben, derartig im Kielwasser des Schiffes nach rechts und links bewegt, daß das Fahrzeug hierdurch gleichwie durch eine Schiffsschraube vorwärts getrieben wird.

Auch auf dem Satsuma-Maru herrschte Kriegszustand; auf der Kommandobrücke neben dem Kapitän stand ein Marineoffizier, welcher mich, als ich an Bord kam, sofort einem strengen Verhöre über Zweck und Ziel meiner Reise unterzog. Am Oberdecke waren an einem Ständer eine größere Anzahl von Gewehren mit Bajonetten, ja sogar eine kleine Kanone aufgestellt, um für den Fall eines feindlichen Überfalles sofort Verwendung zu finden; tatsächlich entnahm ich auch einige Tage später aus den Zeitungen, welcher Gefahr wir entgangen waren: am selben Tage, als ich die Tsugarustraße kreuzte, wurde ein zweiter kleiner Dampfer der Nippon-Yusen-Kaisha unweit von Aomori von einem russischen Torpedoboote überfallen, und nur durch rasches Herbeieilen einiger größerer japanischer Kriegsschiffe von Hakodate gerettet. Nach den Zeitungsnachrichten sollen die Russen beabsichtigt haben, unseren Dampfer, den Satsuma-Maru, mit welchem größere Summen Geldes nach Hakodate gebracht wurden, abzufangen, und waren nur durch die Wachsamkeit der Japaner daran gehindert worden.

Bei herrlichem Wetter glitt unser Dampfer aus dem Hafen hinaus in die spiegelglatte See; allein bald machte sich die heftige Strömung der Tsugarustraße bemerkbar. Als um 1 Uhr mittags das Diner serviert wurde, zog es ein großer Teil der ausschließlich aus Japanern bestehenden Passagiere vor, demselben ferne zu bleiben, und ich war mit einem Professor der landwirtschaftlichen Hochschule in Tokio, der sich vor einigen Jahren längere Zeit in Österreich und Deutschland aufgehalten hatte und ein vorzügliches Deutsch

sprach, allein bei Tische; ja ich fand sogar die uns hier vorgesetzten ausschließlich japanischen Speisen nicht einmal gar so ungenießbar.

Je mehr wir nach Norden kamen, desto höher tauchten die Berge von Hokkaido, deren Gipfel wir schon in Aomori gesehen hatten, über dem Horizonte auf und ließen allmählich die Beschaffenheit des Landes deutlicher erkennen: steil ansteigende Felsmassen, denen gegen das Meer weite Ebenen vorgelagert sind, teils mit großen Wäldern, teils mit Feldern bedeckt. Gegen 4 Uhr nachmittags fuhren wir in den Hafen von Hakodate, dem japanischen Gibraltar, ein, welches auf dem schmalen und flachen Verbindungsstücke des Festlandes mit einer kleinen Halbinsel gelegen ist, die sich an ihrem äußersten Ende als mächtiger Felsblock bis zu einer Höhe von 353 m erhebt, gekrönt von uneinnehmbaren Festungswerken. Wohl ist die Einfahrt in die Bucht von Hakodate zu breit, um von den Forts aus beherrscht zu werden, doch befindet sich der durch zwei künstliche Molen geschaffene äußere Hafen vollkommen im Feuerbereiche derselben und bietet der Flotte einen genügenden Schutz vor dem Feinde. Überdies war die Hakodatebay in ihrer ganzen Breite ebenso wie alle anderen bedeutenderen Häfen Japans während des Krieges mit verankerten Minen abgesperrt und auch der Satsuma-Maru mußte, obwohl er jeden dritten Tag dieselbe Straße fuhr und dem Kapitän der Kurs hinreichend bekannt sein konnte, im Kielwasser eines herbeigekommenen Torpedobootes unter ganz besonderen Vorsichtsmaßregeln und Zeichen, welche von Hafenwachtschiffen gegeben wurden, in den Hafen einlaufen. Das Gefühl während dieser Einfahrt durch das Minennetz war gerade kein sehr angenehmes, um so mehr da man erzählte, daß hier wiederholt Schiffe auf dislozierte Minen gestoßen und gesunken seien. Im Hafen selbst wimmelte es geradezu von Kriegsschiffen jeder Art und Größe: zunächst 20 Torpedoboote, die alle an der Schlacht in der Tsushimastraße teilgenommen hatten und nun hier, vor einer feindlichen Flotte gesichert, die nötigen Ausbesserungen — von bedeutenden Schäden war ihnen allerdings nichts anzusehen — vornahmen; nicht weit davon waren die beiden Kreuzer verankert, die Japan während des Krieges von Argentinien gekauft und die so viel von sich reden gemacht hatten, beide ziemlich kleine Schiffe mit je einem Geschütz größten Kalibers am Achterdeck, weiter drei jener Panzerkreuzer, die Japan im Kriege mit China erbeutet hatte, dann eine Menge genommener russischer, sowie japanischer Material- und Transportschiffe, doch nicht ein einziges Fahrzeug fremder Flagge.

XXIV. AUF HOKKAIDO UND BEI DEN AINOS.

Kaum hatte ich von der Dampfbarkasse, welche uns ans Land brachte, den ersten Schritt auf den Landungssteg gesetzt, als auch schon ein Detektiv und ein Polizist auf uns stürzten und mich neuerlich einem genauen Verhöre über Zweck und Ziel meiner Reise unterzogen. Derselbe Vorgang wiederholte sich übrigens während meines Aufenthaltes in Hokkaido wohl an die zwanzig Male, überhaupt so oft ich nur einem Polizeiorgane begegnete; während der ganzen Reise wurde ich überdies von Detektivs verfolgt und bewacht, was mir, da ich ja absolut nichts ausspionieren wollte, nur angenehm sein konnte. Doch läßt sich im allgemeinen sagen, daß die Organisation des ganzen Polizeisystems Japan wohl zu einem Polizeistaate im vollsten Sinne des Wortes stempelt; daß allerdings gerade dieses System für Japan das richtige war, daß nur auf diese Weise das Land dank der Energie und Einsicht der führenden Staatsmänner sich in kaum vier Jahrzehnten zu einer modernen Großmacht emporarbeiten konnte, dafür spricht wohl am besten der Erfolg selbst. Abgesehen von den Führern des Volkes und der allerdings jetzt rapid zunehmenden Zahl der höher Gebildeten steht die große Masse des Volkes ja noch immer auf einer geringen Bildungsstufe und bedarf der Bevormundung, die eben auch von der Regierung in jeder Richtung reichlichst geübt wird, wobei ihr allerdings der durch Sitten und Religionsgesetze anerzogene Gehorsam und die Unterordnung des Einzelnen unter die Gesamtheit sehr zu statten kommt. Daher darf es uns Individualisten auch nicht wundernehmen, wenn wir in Japan auf Schritt und Tritt die Polizei sich in die verschiedensten Dinge mischen sehen, was uns oft als unangenehme Belästigung erscheinen mag.

All dies hatte während des Kriegs noch eine Verstärkung erfahren. Der Japaner ist, wie jeder Orientale, einerseits äußerst mißtrauisch und besitzt andererseits auch alle Eigenschaften, welche ihn zu einen vorzüglichen Spion machen. Man sagt nicht mit Unrecht, jeder Japaner sei ein geborener Spion; derselbe versteht es, seine Tätigkeit so geschickt zu betreiben, daß z. B. vor Ausbruch des letzten Krieges der ganze spätere Kriegsschauplatz von japanischen Spionen in Gestalt von allerhand Handwerkern in der eingehendsten Weise studiert werden konnte. Besonders als Photo-

graphen und als Friseure finden sie überall leicht Eingang und man behauptet sogar, daß die meisten der zahlreichen Japaner, welche im ganzen Oriente von Wladiwostok bis Port Said diese beiden Gewerbe betreiben, Spione seien. Mag dies wohl etwas zu weit gehen, so befaßt sich doch ein großer Teil der im Auslande lebenden Japaner mehr oder weniger damit, Kriegsgeheimnisse der fremden Staaten auszuspähen. Eine ganz erklärliche Folge davon ist, daß auch der Japaner jeden Fremden, der Japans Boden betritt, für einen Spion hält. Trotz allem ist aber nicht zu leugnen, daß Japan während des letzten Krieges gerade seinem ausgebildeten Kundschafterwesen und seinen ausgezeichneten Informationen einen großen Teil der Erfolge zu verdanken hat.

Alle diese Umstände machten das Reisen in Japan zur Zeit des Krieges oft recht wenig angenehm, und man mußte bei jedem Schritte vorher überlegen, ob man hierbei nicht irgendwie in den Verdacht eines Spiones kommen und gleich dem bekannten französischen Hauptmanne Bouguin eines Tages wegen Landesverrates verhaftet werden könnte.

Doch nun zurück zu Hokkaido oder Jesso. Die erstere Bezeichnung ist erst neueren Datums und bedeutet „nördlicher Seekreis“, wogegen in früheren Zeiten nicht nur diese Insel, sondern der größte Teil Nordjapans „Jesso“ oder „Jezo“ genannt wurde, was in der Ainosprache „reich an Wild“ bezeichnen soll. Der Insel Jezo, welche einen Flächenraum von 77913 km^2 bedeckt, sind auf allen Seiten kleinere Inseln und Klippen vorgelagert, die unzähligen Seevögeln und Seesäugetieren einen willkommenen Aufenthalt bieten.

Hokkaido bildet die Brücke von Japan nach Sachalin und dem asiatischen Kontinente einerseits, nach den Kurilen, Kamtschatka und dem amerikanischen Kontinente andererseits und ist von ersterem durch die 24 Seemeilen breite Lapérousestraße, von der südlichsten Kurile durch die Jezostraße, von Hondo endlich durch die Tsugarustraße getrennt, welch beide letzteren je 10 Seemeilen breit sind.

Von diesen drei Meeresstraßen ist geologisch jedenfalls die letztere die älteste, woraus die Tatsache erklärt wird, daß die Flora und Fauna von Hokkaido eine viel nähere Verwandtschaft mit jener des Amurgebietes als mit derjenigen des übrigen Japan aufweist.

Infolge des verschiedenen Salzgehaltes des Ochotzkischen und Japanischen Meeres einerseits und des Stillen Ozeans andererseits, wie der verschiedenen kalten und warmen Trifte herrscht in der Tsugarustraße beständig eine äußerst starke und bei schlechtem Wet-

ter der Schiffahrt sehr gefährliche Strömung zum Ozean hin, welcher hier in einer Entfernung von nur 7 Längegraden östlich vom Kap Noshapp bei der sogenannten Tuscaroratiefe mit 8513 m die größte bis vor kurzem gemessene Meerestiefe erreicht.

Die Küstengliederung ist im Gegensatze zu jener der drei übrigen



Abb. 34 Glockenturm beim Higashi-Hongwandji-Tempel in Kyoto (zu S. 270)

Hauptinseln eine sehr geringe und hat nur zur Bildung weniger natürlicher Hafenplätze, wie der Buchten von Hakodate, Akkeshi, Nemuro, Otaru und der Vulkanbay geführt.

Das Klima Hokkaidos soll im Winter ebenso kalt und rauh, wie im Sommer heiß sein; von letzterem Umstande konnte ich mich allerdings nicht überzeugen, vielmehr konstatierte ich am 3. August

morgens 7 Uhr in Otaru nur 8° C. Was hier jedoch das Klima ganz besonders unwirtlich macht, sind die während eines großen Teiles des Jahres herrschenden Nebel und Stürme, eine Folge des Zusammentreffens mehrerer Meeresströmungen von verschiedener Temperatur. Im allgemeinen kann das Klima eher als ein kontinentales bezeichnet werden.

Seitdem Japan erkannt hat, von welch großer militärischer und wirtschaftlicher Wichtigkeit Hokkaido für das Reich sei, ging man auch daran, der Kolonisation und Nutzbarmachung eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Doch fehlte es bisher an dem nötigen einheimischen Gelde, da die mit einem Kapital von 1 Million Yen gegründete Kolonialbank von Hokkaido nicht imstande ist, dem Kreditbedürfnisse für die kostspieligen Investitionen zur Hebung der Kohlen- und Silberschätze, zum Erbohren des reichlich vorhandenen Erdöles nachzukommen. Die Kolonisationsbestrebungen der Regierung sind gegenwärtig vor allem auf Hebung der Landwirtschaft und Viehzucht, besonders der Pferdezucht zur Deckung des Heeresbedarfes gerichtet und waren insofern von Erfolg begleitet, als von 1896 bis 1900 die Bevölkerung durch Einwanderung um 263419 Personen zunahm. Aber auch die ausgedehnten Wälder, welche die zum größten Teil gebirgige Insel bedecken, sind für Japan von bedeutendem, ja bei einer umsichtigen Handhabung der Forstpolizei von unermeßlichem Werte, da bei fortschreitender Industrialisierung dem Hauptlande das wenige eigene, außerdem für Zwecke einer bedeutenden Industrie nicht besonders geeignete Holz bald zu wenig werden dürfte.

Der Wert der Insel für Japan liegt heute, wo das Innere noch wenig erschlossen ist, vor allem in dem Reichtume der sie umgebenden Meere an Fischen, nebst Reis dem wichtigsten Nahrungsmittel der Japaner, und es wurden dortselbst im Jahre 1903 allein über eine Million Koku Häringe gefangen.

Hakodate selbst hat zwar 75000 Einwohner, bietet jedoch außer einem kleinen Museum inmitten einer Parkanlage nichts Sehenswertes. Die von einer Pferdebahn durchzogenen Straßen fielen mir hier ganz besonders durch den Schmutz auf, und ich konnte mich nicht nur hier, sondern überhaupt in Hokkaido des Eindruckes nicht erwehren, daß man hier im Gegensatze zum übrigen Japan daran erinnert wird, in Asien zu sein. Die Bewohner, insbesondere die Männer, sind von ganz besonderer, oft abschreckender Häßlichkeit, die Kinder, vor allem die Knaben, den Affen hier mehr als anderswo nicht un-

ähnlich; auch die Frauen sind hier weniger hübsch als in Hondo, wenn man den Japanerinnen überhaupt etwas Hübsches abgewinnen kann. (Den reinen Japanerinnen sind im allgemeinen die Mischlinge an Schönheit weit überlegen und unter diesen findet man hie und da Schönheiten; leider nehmen dieselben weder unter den Japanern, noch bei den Fremden eine geachtete soziale Stellung ein, da sie meistens illegitimer Abkunft sind.) Im übrigen herrschte hier der allgemeine Kriegsrummel womöglich noch mehr als in Aomori. Alle Hotels waren mit japanischen Offizieren überfüllt, die mit den im Bahnhofe bereitstehenden Militärzügen am nächsten Tage nach dem Norden nach Sachalin abgehen sollten.

Ich hatte ursprünglich beabsichtigt, von Hakodate zur See nach Muroran und von dort mit der Bahn nach dem nördlichen Hokkaido zu fahren; doch einerseits die hohe See wie die unsicheren Schiffahrtsverhältnisse überhaupt, andererseits der Umstand, daß ich erst hier von der Eröffnung der neuen Eisenbahnstrecke von Hakodate über Otaru nach Sapporo erfuhr, bestimmte mich, dieses Reiseprogramm aufzugeben und noch am selben Abende die Bahnfahrt nach den Ainodörfern bei Otaru und nach Sapporo anzutreten.

Der nächste Morgen fand uns schon in der Nähe der Westküste der Insel. Die Bahn führte in einer Seehöhe von ungefähr 400 m durch grüne Wiesen und Matten voll der schönsten Blumen, oft durch Tunnels, dann weite Strecken durch Neuland, das eben erst dem Urwalde abgerungen, von der Kultur noch kaum beleckt war, und an einzelnen Resten von Baumriesen den Urwaldcharakter noch zum Teile erkennen ließ: meist mächtige Laubbäume, nur hie und da eine alte Kryptomerie oder Kiefer, kurz ein Bild ganz anders als wir es im sonstigen Japan mit seiner subtropischen Vegetation zu sehen gewöhnt waren. Im allgemeinen jedoch machten die Wälder, welche ich hier noch stehen sah, vom forstwirtschaftlichen Standpunkte keinen günstigen Eindruck und die Pflege des Nachwuchses schien manches, oft alles zu wünschen übrig zu lassen; doch scheint es nach den geschnittenen Hölzern von oft ganz beträchtlichen Dimensionen, die ich auf Lagerplätzen sah, im höheren Norden, noch bessere Bestände zu geben.

Von Okawa, wo wir um 7 Uhr morgens anlangten, brachte uns ein landesübliches, mit einem der hier gezogenen kleinen Pferde bespanntes Fuhrwerk in einer halben Stunde nach den Ansiedelungen der Ainos, die hier fern von aller Kultur ein menschenscheues Dasein führen. Einst die Ureinwohner des ganzen Inselreiches, wurden sie

durch die neuen Bewohner des Landes in jahrhundertelangen Kämpfen bis auf die geringe Zahl von kaum 20000 aufgerieben und bewohnen seit mehr als tausend Jahren nur mehr Hokkaido und Sachalin. Von größerem und kräftigerem Körperwuchse als die Japaner, gleichen sie mit ihrem dichten und struppigen Kopf- und Barthaare, der langen, vorne durch eine Schnur zusammengehaltenen Jacke auf den ersten Blick ungemein russischen Bauern und wie ein Rätsel mutet uns all ihr Gehaben, der Ausdruck ihres Gesichtes, alle ihre Gewohnheiten an, die so ganz verschieden sind von denen der Japaner und sich trotzdem durch Hunderte von Jahren so rein erhalten haben. Der Grund liegt wohl in ihrem traditionellen Hasse gegen die Eroberer des Landes. Die Ainos sind bis heute noch nicht über das kulturhistorische Stadium des Naturvolkes hinausgekommen, welches sich von Jagd und Fischfang nährt, und je weiter die Kultur vordringt, desto weniger Raum bleibt ihnen für die Betätigung der ihnen zusagenden Lebensweise. Allerhand Krankheiten, vor allem Blattern, — der Impfung setzen sie trotz des streng durchgeführten Impfzwanges in Japan noch immer den größten Widerstand entgegen — doch auch der Alkohol in Form von Sake tun das ihrige, um ihre Vermehrung zu verhindern, und die Zeit ist vielleicht nicht mehr ferne, wo dieses interessante Volk vollständig verschwunden sein wird.

Die kleine Ansiedelung bei Okawa, inmitten spärlich bestellter Reis- und Hirsefelder gelegen, besteht aus wenigen niedrigen, strohbedeckten Hütten, deren einzige Öffnung, die Tür, direkt auf die Gasse führt. Zu jedem Hause gehört ein jenseits der Straße liegender Schuppen für Vorräte, eine für alle Ainodörfer charakteristische Anlage. Als wir die Gasse betraten, glaubten wir in ein verlassenes Dorf zu kommen, kein lebendes Wesen zu sehen, die Hütten fast dem Verfalle nahe. Auf unser Rufen erschienen jedoch bald unter einer Tür einige blatternarbige Kinder, das Gesicht über und über mit Ausschlag bedeckt, denen mehrere Weiber folgten — ein herrlicher Anblick. Von Natur aus ohnehin mit einem überreichen Haarwuchse bedacht, tätowieren die Ainofrauen nämlich ihre Oberlippe derart, daß es den Anschein erweckt, sie hätten einen abrasierten Schnurrbart; dabei starrten die Kinder und Frauen vor Schmutz. Zunächst bedurfte es langer Unterhandlungen, eine dieser Frauen zu bewegen, ihre Männer, welche in die nahen Wälder auf Jagd ausgegangen waren, herbeizuholen. Nach geraumer Weile erschienen einige dieser merkwürdigen Gestalten, die über unseren Besuch wegen einiger für sie abfallender Yen sehr erfreut zu sein schienen, und

führten uns bereitwilligst in ihre Hütten, die zwar von Schmutz, üblem Geruche und Ungeziefer starrten, sonst aber nach keiner Richtung etwas von Interesse boten, vielmehr fast jeder Einrichtung entbehrten. (Abb. 23 und Tafel VIII.)

Von Okawa fuhren wir im Wagen über einen kleinen Bergrücken ans Meer nach Yoichi, einem kleinen Städtchen mit hübschen Blicken auf die Bucht von Otaru, dann wieder zurück zur Bahn, mit der wir in einer Stunde nach Otaru gelangten. Der Zug führte nur Waggons dritter Klasse und war bis auf den letzten Platz mit Fischern besetzt, die sich in diesem Jahre erst zu so vorgerückter Jahreszeit, nach der völligen Vernichtung der russischen Flotte und unter den Auspizien des bevorstehenden Friedensschlusses ihre Fischzüge anzutreten trauten. Otaru, eine Stadt mit 72000 Einwohnern, ist für diese Auswanderer und Fischer der Haupt-Sammel- und Ausrüstungsplatz, und im Hafen lagen neben einigen Kriegs- und Transportschiffen zahlreiche Fischerbarken. Hier machte ich auch nähere Bekanntschaft mit einem japanischen Jünger Aeskulaps. Infolge des Genusses einer amerikanischen Fleischkonserve — dies war seit Tagen meine einzige Nahrung — fühlte ich mich plötzlich so unwohl, daß ich schon eine akute Vergiftung befürchtete. Glücklicherweise war — wenigstens zu meiner Beruhigung — ein Arzt in der Nähe, der mir nach einer langwierigen Untersuchung eine undefinierbare Medizin verschrieb, schließlich meinte, die Engländer seien gar zu „carefull for your health“ und hierfür 51 Sen Honorar forderte, wohl recht preiswürdig. Zwei Cascarapillen wirkten indessen weit besser als der japanische Zaubertrank.

Der nördlichste Punkt meines Ausfluges war Sapporo, die Hauptstadt Hokkaidos mit 49000 Einwohnern, welches sein Aufblühen der Unterstützung der Regierung, den Unterrichtsanstalten und der neu geschaffenen Industrie verdankt. Von den Erzeugnissen der letzteren ist besonders das Sapporobier in ganz Japan bekannt und geschätzt. Das nach dem Reisehandbuche von Murray wegen seiner Ainogegenstände so angepriesene Museum, inmitten eines allerhand Volksbelustigungen dienenden Parkes gelegen, ist kaum eines Besuches wert. Dagegen bietet die Lage Sapporos so manche landschaftliche Schönheiten und erinnert einigermaßen an jene von Graz.

Auf der Rückreise bestieg in Otaru der Bürgermeister und Deputierte dieser Stadt, eine politisch sehr bedeutende Persönlichkeit, den Zug, um nach Tokio zur Eröffnung des Parlamentes zu fahren. Zu seiner Verabschiedung waren nicht nur in Otaru, sondern in den

meisten Stationen Deputationen mit Fahnen, Lampions und Musikbanden erschienen und nicht endenwollendes Bansai begleitete uns während der ganzen Fahrt.

Schon als ich die Rückreise von Sapporo angetreten hatte, war abermals ein Witterungsumschlag eingetreten. Einem heftigen Sturme, welcher den Staub der Straßen in dichten Wolken durch die Luft wirbelte und alles mit Finsternis bedeckte, folgte ein ebenso heftiger Regen und als wir am andern Tag an der Volcanobay wieder das Meer erreichten, lagen über der ganzen Landschaft so dichte Nebel, daß ich nur hie und da den schönen landschaftlichen Charakter der Gegend bis Hakodate erkennen konnte. Auch die Einschiffung und Ausfahrt aus dem Hafen in Hakodate gestaltete sich bei der ausnehmend hochgehenden See sehr schwierig und wenig angenehm, und erst als wir uns wieder Aomori näherten, trat eine Aufheiterung ein. Zur Rückreise nach Yokohama benützten wir diesmal von Sendai aus die über Fukushima und Utsunomiya führende Linie, die durch freundliche Gebirgsgegenden an zahlreichen vor nicht so langer Zeit erloschenen Vulkanen vorüber führt, deren Abhänge noch bis tief herab mit ungeheuren Lavamassen bedeckt sind.

XXV. AM FUJIYAMA.

Von Yokohama aus machte ich in Gesellschaft eines dort ansässigen österreichischen Kaufmannes einen Ausflug auf den Fuji (Fuji-san oder Fudji-no-yama), dem imposanten Wahrzeichen Japans, dessen 3776 m hoher Gipfel in 13 Provinzen des Landes sichtbar ist. Seit dem Jahre 1707, in welchem die letzte Erruption durch einen neuen Krater auf der Ostseite erfolgte, schlummern die Feuermassen in seinem Innern. Wie jeden Berg haben die Japaner auch den Fuji einer besonderen Gottheit geweiht und seinen Gipfel mit einem Heiligtume gekrönt. Als Japans höchster Berg erfreut er sich einer ganz besonderen Verehrung der Bevölkerung; auf vier Pfaden wird er alljährlich von annähernd 20000 Pilgern bestiegen, und jeder Japaner soll in seinem Leben wenigstens einmal oben gewesen sein. Dies wie insbesondere auch seine natürliche Schönheit, die überwältigende Macht seines Anblickes, haben ihn zum populärsten Berge, ja zum populärsten Begriffe in Japan gemacht, und nicht nur in der

Literatur, sondern auch besonders in der bildenden Kunst ist die sich aus dem grünen Waldkranze, dem Spiegel anmutiger Seen erhebende schwarze Pyramide mit dem schneebedeckten Haupte in Japan ein Gemeingut aller; in tausend und abertausend Variationen finden wir ihn auf Porzellan und Lackwaren, in Elfenbein, auf Kakemonos und Makimonos, in Seidenstickereien und Aquarellen.

Von der Hiranuma-Station in Yokohama brachte uns die Bahn in drei Stunden durch romantische und von tosenden Wasserfällen durchbrauste Gebirgstäler nach dem auf einem Hochplateau gelegenen kleinen Orte Gotemba, dem Ausgangspunkt der Besteigung, wo uns der Banto meines Begleiters erwartete. In Eile wurden im Fuji-Hotel Pferde und Kulis besorgt und nachdem wir noch einen kräftigen Imbiß genommen und Touristenkleider angelegt hatten, setzte sich um 6 Uhr am Abend unsere Karawane in Bewegung: voran der Banto, dann wir beide, alle hoch zu Pferde, hinterdrein die Kulis mit den Tragtieren, die unsere Speisevorräte und warmen Kleider aufgepackt hatten, neben uns einige junge Mädchen, die weiblichen Pferdeknechte. In früheren Zeiten war es ebensowenig erlaubt, daß Frauen den Fuji bestiegen, als daß die auf denselben führenden Wege verbessert werden, und noch heute müssen die Pferde in Umagaeshi zurückbleiben. Würde nicht die Heiligkeit des Berges die Japaner davon abhalten, hätte man wohl schon längst auf den Gipfel desselben, der sich wohl eines so zahlreichen Besuches wie kein anderer Berg Japans rühmen kann, eine Zahnradbahn gebaut. Die von uns benützten kleinen Pferde waren zwar sehr wenig schön, doch — und dies war ja die Hauptsache — mit dem steilen und schlechten Wege vollständig vertraut. Derselbe führte, allmählich ansteigend, anfangs über ein breites Hochplateau, dessen sumpfiger Moosboden nur in der Nähe einiger kleiner Ansiedlungen durch Reisfelder unterbrochen war; bald folgten Wiesen voll Heidekraut und allerhand bunten Blumen, dann, je weiter wir hinan kamen, Bambuswald mit dichtem Unterwuchse, der wiederum bald vom Nadelwald abgelöst wurde. Noch eine Zone kleiner Zwergkiefern, von Alpenkräutern und Moosen, und wir hatten die Vegetationsgrenze erreicht. (Abb. 24.)

Schon bevor wir Yokohama verließen, hatte der Fuji sein Haupt in Wolken gehüllt und stellte unserem Ausfluge gerade nicht die besten Auspizien. Als wir in Gotemba anlangten, war der ganze Kegel bis herunter zur Basis von dunklen Nebelmassen bedeckt, was uns indes, nun einmal soweit, nicht abhielt, unsern Aufstieg

auf gut Glück fortzusetzen. Wohl setzte schon bald nach Gotemba ein überaus dichter Nebel ein, doch als es finster geworden war und wir den Bambuswald erreichten, kam in denselben etwas Bewegung. Ein leichter Wind zerriß stellenweise den dichten Vorhang und bot uns ein herrliches, unvergeßliches Bild. Wie mit Tausenden kleiner Lichter erleuchtet, glitzerten im Glanze des hellen Vollmondes die Blätter der dichten Bambussträuche, indes die mächtigen Äste der alten Bäume geisterhafte Schatten über den taghell erleuchteten Pfad warfen, auf dem unsere nächtliche Kavalkade sich fast lautlos gegen die sich in greifbarer Nähe mit überwältigender Macht vor uns erhebende Pyramide hin bewegte, deren Umriß sich scharf wie in Papier geschnitten vom sternenflimmernden Himmel abhob. Doch nicht lange war uns dieses großartige Schauspiel vergönnt, ein Windstoß, und der Nebelvorhang bedeckte alles wiederum mit finsterer Nacht.

Der Weg bis Umagaeshi führt an zahlreichen Theehäusern vorüber, während sich von dort bis zum Gipfel zehn aus Lavablöcken ganz primitiv in die steile Berglehne eingebaute Raststationen befinden, um den Pilgern Unterkunft und Schutz gegen die Unbilden des Wetters zu bieten. In Torobo, der ersten Station, werden wir mit langen Bergstöcken, auf denen zur Erinnerung gleichwie in der Schweiz in japanischen Schriftzeichen „Fuji-no-Yama“ eingebrannt ist, ferner mit einigen Paar Strohsandalen ausgerüstet, die wir beim Aufstiege über die Schuhe ziehen, um das leichte Ausgleiten auf den Lavablöcken zu verhindern und dem Fuße in der feinen Asche einen festeren Tritt zu geben.

Steiler und immer steiler wird der Pfad, bis wir schließlich bei der dritten Station die Pferde verlassen müssen und unter dem matten Scheine eines Lampions bei dichtem Nebel den Fußmarsch antreten, um während der kühlen Nacht noch möglichst weit hinauf zu kommen. In Serpentinen windet sich der schmale Steig nun über die steilen Lavafelder hinan, ungeheuer ermüdend, und als wir die fünfte Station erreicht hatten, glaubten wir für diese Nacht genug geleistet zu haben. Ein in die Lava des Abhanges gegrabenes viereckiges Loch, überdeckt mit einigen leichten Brettern, im Innern ein Bretterbelag mit einigen Strohmatten und wenig appetitlichen Schlafkimonos — futon genannt —, das Ganze beleuchtet durch ein winziges Öllämpchen, das ist im großen und ganzen das Aussehen der Unterkunftsstätten. Um den offenen Herd mit der nirgends fehlenden Theekanne liegen zusammengepfercht an 30 Pilger, Männer und



Verlag v. Karl W. Hiersemann. Leipzig

Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Japanische Winterlandschaft (nach einem Holzschnitte)

Frauen, alt und jung, kreuz und quer durcheinander, eingehüllt in Futons und Decken. Mit verschlafenen Augen reicht uns der Wirt zunächst zur Erwärmung eine Schale Tees, jenes echt japanischen grünen Saftes, der, ohne Zucker genossen, einen so herben Geschmack besitzt, um uns dann in dem kleinen Raume unter den vielen andern Personen noch ein enges Plätzchen anzuweisen. Glücklicherweise war die Ermüdung so groß, daß wir binnen kurzem in festen Schlaf verfielen. (Abb. 25.)



Abb. 35 Innenansicht des Hongwandji-Tempels in Kyoto (zu S. 720)

Über Nacht hatten sich die Nebel gesenkt, und als sich am nächsten Morgen die Sonne wie ein Feuerball aus der fernen See über den Horizont erhob und mit purpurnem Glanze die aus dem Nebelmeere emporragenden Gipfel des Hakonegebirges beleuchtete, als nun die Pilger in ihren langen weißen Gewändern barhaupts vor die Hütte traten und, das Antlitz gegen Osten gekehrt, dem Sonnengotte ihre Huldigung darbrachten, als sie, in fast ekstatischer Verzückung befangen, unter rhythmischen Verbeugungen ihr monotones Gebet heruntersprachen, bald leise und wehmütig, bald mit dröhnender Stimme voll Überzeugung, da glaubte ich der Seele des

Japaners etwas näher gekommen zu sein, die innige Berührung ihrer Religion mit der Natur einigermaßen erkannt zu haben. Doch allmählich verblaßt die Glut, die Pilger treten ihre Wallfahrt an und feierliche Ruhe herrscht bald wiederum in der weiten Natur.

Bis zur siebenten Station gestaltete sich der Aufstieg dank der Serpentinen und der niederen, vom Gefrierpunkte nicht weit entfernten Temperatur ganz angenehm. Um so anstrengender aber war das letzte Stück von der siebenten bis zur zehnten Station. Bei einer Steigung von ungefähr 45^0 hieß es nun, bald über mächtige, viele Meter hohe Lavablöcke steigen, bald über lockeres Gerölle, bald über Vertiefungen mit Schnee und Eis, den letzten Resten des Winterkleides, setzen, hierbei den Gipfel in der klaren Luft stets wie zum Greifen vor den Augen; doch erst nach zehn Stunden mühevollen Steigens langen wir um die Mittagsstunde völlig erschöpft am Rande des Kraters an. Kaum imstande, uns zur letzten Hütte schleppen zu können, und ohne die herrliche Aussicht eines Blickes zu würdigen, bereiteten wir uns mit unseren Decken im Schutze zweier mächtiger Lavablöcke ein primitives Lager, um kurze Zeit zu ruhen und wieder Kräfte zu sammeln. Erst dann konnten wir daran denken, unsere Umgebung zu betrachten. Hart am Rande des ungeheuren Kraters, der von allen Seiten fast senkrecht 200 Meter abfällt, steht der primitive Steinaltar unter dem Torii, von welchem der metallene Spiegel, das Shintosymbol, herabhängt. Unweit davon, in einer kleinen Hütte, sitzt ein Priester, der Bestätigungen über die Besteigung des Fujiyama ausfertigt und allerlei geweihte Sachen zur Erinnerung verkauft. In weiter Ferne konnte man von hier die zahlreichen Pilger in ihren hellen Pilgerkostümen gleich Ameisen über die schwarzen Lavamassen heraufkriechen sehen, um schließlich, hier oben angelangt, vor dem Spiegel in die Hände zu klatschen, ihr kurzes Gebet zu verrichten und sodann zu den drei Unterkunftshütten zu eilen, die man auf einem der den Krater umgebenden Kegel errichtet hat. Wegen unserer Müdigkeit standen wir davon ab, in den Krater hinabzusteigen, und begnügten uns mit dem Blicke einerseits in den tiefen Schlund, andererseits über das schöne Japan. (Abb. 26.)

Zum Abstiege, den wir nach einem zweistündigen Aufenthalte antraten, benützten wir bis zur siebenten Station denselben Weg, auf welchem wir aufgestiegen waren. Von hier jedoch begann eine tolle Jagd über ein ungeheures Lavafeld bis zur dritten Station. Asche und Lava sind hier nämlich so fein und locker gelagert, daß man bei jedem Schritte bis über die Knöchel versinkt und ein Fortkommen

auf diesem Boden nur flüchtigen Fußes möglich ist. Im Laufen legt hier die ganze Pilgerschar die Strecke, zu welcher beim Aufstiege auf den Serpentinen drei bis vier Stunden erforderlich sind, in kaum einer Stunde ohne Anstrengung zurück, und jetzt sahen wir erst, wie mühsam und langwierig gerade das Stück Weges war, welches wir im Dunkel der Nacht zurückgelegt hatten.

Bei der siebenten Station erwarteten uns unsere Pferde und brachten uns um 8 Uhr wiederum nach Gotemba zurück. Eine Menge Ungeziefers und allzu große Ermüdung gestalteten die Nacht trotz unseres Bedürfnisses nach Schlaf zu einer recht schlaflosen, so daß wir am anderen Morgen froh waren, daß der erste Zug nach Miyanoshita schon sehr zeitig abging. Nach kurzer Fahrt verließen wir in Kozu die Tokaidoeisenbahn, um von hier eine elektrisch betriebene Linie zu benützen, die uns mitten in die romantische Berglandschaft des Hakonegebirges nach Yumoto brachte. Von Kozu bis Odawara begleiten uns die Überreste des alten Tokaidoweges, mächtige Kiefern und Kryptomerien, dann folgt ein saftig grünes Gebirgstal, in dem in Hunderten von Kaskaden ein Wildbach, der Hayakawa, vom Gebirge herabrauscht, schließlich am Beginne einer engen Schlucht das Städtchen Yumoto.

Kaum hält der Motorwagen, als uns auch schon eine Schar Kurumayas und Kagoträger, ihre Dienste anbietend, umringt, und bald werden wir in einem Riksha in eiligem Laufe von drei Kulis durch eine malerische Schlucht nach dem 1400 Fuß hoch gelegenen Miyanoshita, Japans beliebtester Sommerfrische, gefahren. Grüne Alpenmatten wechseln mit dichten Bambuswäldern, alte Kryptomerien mit hohen Farnen, indes tief unten der vom Regen der letzten Tage angeschwollene Gebirgsbach in hohen Wasserfällen herabstürzt.

XXVI. MIYANOSHITA.

Nach zweistündiger Fahrt taucht hinter einer Straßenkrümmung, sich idyllisch an einer Berglehne hinanziehend, Miyanoshita auf, bald auch das in ganz Japan seiner guten Unterkunft wegen bekannte Fuji-ya-Hotel, ein Hauptbau und ein Annex, das sogenannte „Junggesellenheim", welches sich terrassenförmig in sechs Stockwerken an der Berglehne erhebt, zwar mit Rücksicht auf unsere ermüdeten Füße etwas hoch, doch hatten wir den Vorteil einer herrlichen Aus-

sicht über das ganze Tal. Das Haus ist in durchaus japanischer Art gebaut, nur Bambus und Papier, die Wände der Zimmer werden tagsüber auf drei Seiten weggeschoben, und man sitzt mitten im Grünen. Die ganze Einrichtung ist jedoch europäisch und läßt ebenso wie die Kost und die Bedienung durch die kleinen, possierlichen Nesans nichts zu wünschen übrig. Im Speisesaale und in den Gesellschaftsräumen entwickelte sich während der Mahlzeiten ein Leben nicht anders als in einem Hotel ersten Ranges in der Schweiz, nur noch viel interessanter durch die verschiedenen Leute, die aus dem ganzen fernen Osten hier während des Sommers zusammenkommen. Da sehen wir hohe europäische Marineoffiziere, chinesische Mandarinen, Prinzen aus Siam und Japan, Kaufleute aus Amerika und Indien, kurz wohl alle Nationen sind vertreten.

Doch nicht allein der landschaftlichen Schönheit verdankt Miyanoshita seinen Ruf, sondern auch den heißen Quellen, die hier ganz besonders warm und stark zu Tage treten und zu Heilzwecken gebraucht werden. Auch für unsere von der Fujipartie ermüdeten Glieder war ein Bad in den netten Holzwannen überaus erquickend.

Es ist hier am Platze einiges über die Reinlichkeit des Japaners zu sagen, die ihn äußerst vorteilhaft nicht nur vom Chinesen, sondern von allen seinen anderen mongolischen Stammesverwandten unterscheidet. Die Japaner behaupten daher, daß sie fast alle Einrichtungen außer dem Baden von den Chinesen übernommen hätten, wogegen andererseits der Chinese sich rühmt, daß nur ein so schmutziges Volk wie die Japaner den Gebrauch des Wassers so oft nötig habe. Das Bad ist dem Japaner unentbehrlich und gehört ebenso wie Essen und Trinken zu den Bedürfnissen des alltäglichen Lebens. Nicht nur, daß jedes Privathaus eine Badeeinrichtung besitzen muß, es gibt auch eine nach unseren Verhältnissen unglaublich große Anzahl öffentlicher Bäder, so z. B. in Tokio allein über 1000, die sich eines zahlreichen Besuches aller Bevölkerungsschichten erfreuen. Der Japaner versteht eben die Tatsache zu würdigen, daß Reinlichkeit halbe Gesundheit bedeutet. Allerdings muß zugegeben werden, daß die zahlreichen, im ganzen Lande sich findenden heißen Quellen das warme Baden sehr begünstigen und erleichtern. Andererseits war das kalte Baden bis vor kurzem in Japan fast unbekannt und höchstens als Buße geübt. Die Temperatur der Bäder beträgt 38 bis 45°, nach unseren Begriffen also schon mehr als heiß; es ist daher auch nichts Seltenes, daß infolge der Hitze während des Badens Todesfälle oder schwere Erkrankungen eintreten. Doch kann ich aus eigener

Erfahrung sagen, daß die hohe Temperatur nur für den Anfang unerträglich erscheint, daß man sich aber bald daran gewöhnt und sie schließlich recht angenehm findet, ganz abgesehen davon, daß derartige Bäder speziell für gewisse rheumatische Leiden von großem Erfolge sind. Das Bad in einem Privathaus besteht in der Regel aus einem ungefähr einen Meter hohen Bottich aus Holz, welcher von einem Feuerrohre aus Blech durchzogen wird, um das Wasser zu wärmen. Irgend eine Ecke im Hofe, oft auch der Platz vor dem Hause, der Garten, nicht selten aber auch die Straße selbst ist der Ort, wo man in Japan die Badewanne aufstellt; denn am Baden vor aller Augen findet, wie überhaupt am Anblicke des nackten menschlichen Körpers, in Japan niemand etwas Anstößiges. Nur in Hotels oder in vornehmen Häusern gibt es hiefür eigene Badezimmer.

In den öffentlichen Bädern war früher das Benehmen noch viel ungenierter und das Zusammenbaden beider Geschlechter wurde erst in den letzten Jahren durch Verordnungen verboten; dennoch findet man dasselbe noch heute vielfach im Innern des Landes. Die Begriffe der Japaner von sexueller Moral sind eben, wie schon wiederholt erwähnt, von den unseren grundverschieden.

Miyanoshita hat zwar im Verhältnisse zu Yokohama ein sehr gesundes und relativ kühles Gebirgsklima, doch ist speziell während des Sommers Nebel und Regen sehr häufig. Wie überhaupt während meines ganzen Aufenthaltes in Japan war ich auch hier von besonders schlechtem Wetter verfolgt, und in den sieben Tagen meines Aufenthaltes im Hakonegebirge waren nur zwei Tage ohne Regen, so daß ich außer einigen kleinen Spaziergängen in der nächsten Umgebung von Miyanoshita nur einen Ausflug auf die Paßhöhe zum Hakonesee machen konnte, welch letzterer, ferne im Westen von dem bekannten Massiv des Fuji überragt, tief in die Abhänge der vulkanischen Gipfel eingebettet ist.

Außer dem Fujiyahotel gibt es in Miyanoshita noch ein zweites, sehr elegantes, jedoch fast nur von Japanern besuchtes Hotel und auch der Mikado hat sich hier im Shintostile einen Sommerpalast erbaut.

Miyanoshita ist das Zentrum der von den Bewohnern des Hakonegebirges betriebenen Holzindustrie; in einer ganzen Gasse von Kaufläden werden hier zu unglaublich geringen Preisen die herrlichsten Einlegearbeiten in verschiedenfarbigem Holze feilgeboten, und auch ich ließ mich verleiten, bei dem berühmten Tischler

Watanabe ein etwas umfangreiches Kabinet zu erstehen, welches mir allerdings bis zur Ankunft in der Heimat recht viele Unannehmlichkeiten und Kosten verursachte. Immerhin dürfte sein Wert noch all die Kosten weit übersteigen.

Schließlich darf ich nicht vergessen, hier der herrlichen Schmetterlinge Erwähnung zu tun, die das Hakonegebirge beleben, vor allem des großen gespornten papilio parnasius, ferner auch der unzähligen Zikaden, die während des ganzen Sommers bei Tag und auch bei Nacht jedes Plätzchen in ganz Japan mit ihrem ohrenbetäubenden Gezirpe, ähnlich demjenigen unserer Heuschrecken, nur viel intensiver, erfüllen. Sie erreichen oft eine Größe von 3—6 cm, schmiegen sich eng an die Baumstämme an und sind oft trotz ihres Lärmes nur mit Mühe zu entdecken.

Ich hatte während meines Aufenthaltes in Miyanoshite eine große Zahl von allerhand Schmetterlingen und Käfern gefangen, dieselben fein säuberlich in Papierdüten gelegt und in einer Holzschachtel verwahrt, jedoch unterlassen, irgend ein Insektenvertilgungsmittel hineinzutun. Als ich nach ungefähr 8 Tagen die Schachtel öffnete, war zu meinem Leide von den Schmetterlingen zwar gar nichts mehr übrig, wohl aber wimmelte es darin geradezu von weißen Ameisen, die überhaupt in Japan dadurch oft großen Schaden anrichten, daß sie alles, was nicht aus Stein oder Eisen ist, zerfressen.

XXVII. NIKKO UND ASHIO.

Viel Ähnliches mit Miyanoshita und dem Hakonegebirge besitzt das nordwestlich von Tokio inmitten eines Kranzes hoher Gebirge gelegene Städtchen Nikko und seine Umgebung. Während das erstere jedoch durch die bloße Anmut der Natur unser Auge entzückt, sind in Nikko die romantischen Schluchten, die uralten Wälder, rauschenden Gebirgswasser, und friedlichen Seen nur das Milieu, innerhalb dessen das Andenken Japans berühmtester Männer in den herrlichsten Tempeln, den kostbarsten Produkten seiner Kunst fortlebt, und ein japanisches Sprichwort sagt mit Recht: „Nikko wo minai uchi wa, „Kekko“ to iu na“ (Wer Nikko nicht gesehen, spreche nicht von „Herrlich“).

In fünfstündiger Fahrt bringt uns die Eisenbahn von Tokio nach der Station Nikko, von hier ein Riksha durch Japans bekann-

teste Kryptomerienallee in das 700 m hoch gelegene Städtchen Hachiishi. Wohl an die 600 Jahre und darüber mögen die riesigen Bäume alt sein, die zu Hunderten in langen Reihen die Straßen einfassen und oft einen Durchmesser von zwei bis drei Metern haben. An diese Allee schließt sich Nikko an, eine einzige Gasse von Verkaufsläden japanischer Kunstindustrieprodukte, an deren oberem Ende einerseits das große Kanayahotel an der steilen Berglehne dem Fremden eine vornehme Unterkunft bietet, wogegen andererseits zwei mächtige Holzbrücken den reißenden Gebirgsbach Dayagawa überspannen, deren eine, Mihashi genannt und ausschließlich zur Benützung für den Mikado bestimmt, durch eine Hochwasserkatastrophe der letzten Jahre zerstört worden war und eben in ihrer alten Gestalt, aus ungeheuren rotlackierten Balken zusammengefügt, der neuerlichen Vollendung entgegenging; die zweite Brücke dient der nach den Tempelgründen und weiter hinein ins Gebirgstal nach Ashio und Chuzenji führenden Straße. (Tafel IX.)

Es würde zu weit führen, hier all die zahlreichen im düsteren Schatten des Urwaldes versteckt liegenden Tempel mit ihren tausenderlei Schätzen und Kostbarkeiten eingehend zu beschreiben, und ich will mich darauf beschränken, nur der bedeutendsten Erwähnung zu tun.

Sobald wir auf der Straßenbrücke den Dayagawa überschritten haben, führt uns eine Flucht breiter Stufen durch einen Hain ungeheurer Zedern zunächst zu dem auf einem von hohen Mauern umgebenen Plateau gelegenen Mangwanji- oder Rinnojitempel, in dem eine 12 m hohe Kupfersäule, Sorin-to genannt, von besonderem Interesse ist; dieselbe wurde 1643 von mehreren Daimios zu Ehren des Shogun errichtet, um böse Geister zu verscheuchen, und ist an der Spitze von vier übereinanderliegenden Lotosblumen geschmückt, deren herabhängende Blätter mit kleinen Glöckchen versehen sind. Diese Mittelsäule ist von vier nur ungefähr einen Meter hohen Säulen umgeben, die durch Querbalken mit der ersteren verbunden sind. Das ganze steht auf einem Steinfundament und ist den bei uns in vielen Orten errichteten Pest- oder Mariensäulen nicht unähnlich.

Wir verlassen den Tempelhof durch das westliche Tor und gelangen an dem Choyo-kwan, einem Sommerresidenzschlosse zweier kaiserlicher Prinzessinnen, vorüber zu einem neun Meter hohen Torii aus Stein, dem Eingange zum Gedächtnistempel des 1616 verstorbenen Iyeyasu, des größten Mannes der japanischen Geschichte. Innerhalb der ersten Tempelumfriedung steht eine fünfstöckige

Pagode, deren schlanker Holzbau mit seinen bunten Farben in das Düstere des Waldes etwas Leben bringt. Von hier führt ein Tor durch die zweite Hauptumwallung, deren Quaderfundamente in ihrer ganzen Länge von einer roten Holzgalerie gekrönt sind. Es folgt nun eine große Anzahl von terrasenförmig übereinander gelegenen Tempelgebäuden, zunächst einige Häuser mit Geräten für Tempelfeste und mit allerhand Tempelschätzen, Waffen und Rüstungen aus



Abb. 36 Eingangstor zum Tai-kyoku-den-Tempel in Kyoto (zu S. 271)

Iyeyasus Zeit, dann ein Stall, in welchem ein alter Schimmel mit der Rüstung des Shogun gezeigt und von den frommen Pilgern gefüttert wird, weiter eine Tempelbühne, auf welcher eine alte Matrone — als Priesterinnen können nur Mädchen bis zum 14. oder Matronen nach zurückgelegtem 50. Lebensjahre angestellt werden — in purpurnem oder weißem Gewande für ein Geldopfer von einem Yen die monotonen Bewegungen des heiligen Kaguratanzes aufführt; in einem der Höfe befindet sich ein Glocken- und ein Paukenturm, weiter 118 von Daimios dem Andenken des Shogun geweihte Bronzelaternen.

Durch ein herrlich geschnitztes und mit allerhand Phantasietieren verziertes Tor gelangt man endlich vor den eigentlichen Gedächtnistempel, der in rotem, schwarzem und goldenem Lacke ausgeführt, mit Bronzebeschlägen reich versehen und über und über mit Holzschnitzereien bedeckt ist. In der Vorkammer, dem Honden, befinden sich beiderseits des Einganges kleine Nebenräume, deren Seitenwände und Decken mit den kostbarsten Reliefs und Malereien aus



Abb. 37 Der Tai-kyoku-den-Tempel in Kyoto (zu S. 271)

rotem und Goldlacke überzogen sind. Das Allerheiligste, der Haiden, ist dem Besucher nicht zugänglich. (Tafel X.)

Durch das mit der berühmten schlafenden Katze, dem bekannten Werke des Holzschnitzers Hidari Yingoro, geschmückte Tor führt von hier ein Weg über 264 Stufen zu dem hoch oben im Walde stehenden Grabmale des Iyeyasu, einer pagodenartigen Urne aus Bronze, umgeben von dem bekannten Kranich und einer Vase mit Lotosblumen, beides ebenfalls in Bronze getrieben. (Abb. 27.)

Abgesehen von dem Mausoleum des Iyeyasu ist das westlich

von demselben gelegene Grabmal seines Neffen Iyemitsu die wichtigste Sehenswürdigkeit Nikkos. Durch eine düstere Schlucht gelangen wir längs sprudelnder Wasserläufe zum Fuße einer hohen Steintreppe, an deren oberem Ende vor einem Tore, dem Nio-mon, die beiden bekannten Tempelwächter Ni-o, nackte und äußerst muskulöse Gestalten von zwei bis drei Meter Höhe stehen; der eine dieser Torhüter ballt mit fratzenhaft verzerrtem Gesichtsausdrucke die Faust, der andere hält eine Keule zum Schwunge bereit, beide in allem der Inbegriff des Abschreckenden. Auch die Innenseite des Tores ist nochmals von den gleichen Figuren, jedoch in umgekehrter Ordnung bewacht. Über einen Hof gelangt man mit wenigen Schritten zum zweiten Tore, dem Niten-mon, vor welchem zwei ähnliche dämonische Gestalten, die Niten, Wache halten, deren eine stets grün, die andere rot angestrichen ist, wogegen beide in goldene Rüstungen gekleidet sind. Auf der Innenseite dieses Tores steht in einer Nische rechts der Gott des Donners (Raijin), links der Gott der Winde (Fujin), ersterer mit Trommelschlägern, Trommeln und Blitzen, letzterer mit einem Sack voll Wind versehen. Es folgt ein weiteres Tor mit Wächtern, dann eines ohne solche und endlich stehen wir vor einer hohen Stiege, dem Aufgange zum eigentlichen Tempel, von dessen Eingang man einen herrlichen Ausblick auf das ganze Tal von Nikko genießt. Wenn auch hier die Tempel und Tore weniger kunstvoll als beim Grabmale des Iyeyasu sind, so ist doch die Szenerie der Natur hier noch mystischer, noch schauriger als dort.

Leider war ich wieder einmal vom Wetter sehr wenig begünstigt, und schon tagelang regnete es ohne Unterbrechung. Ich benützte daher diese Zeit, um die zahlreichen Kaufläden des Ortes zu besuchen und allerhand Dinge aus geschnitztem oder eingelegtem Holze, Aquarelle, alte Holzschnitte, Tsubas und anderes mehr zu kaufen. Eine große Sammlung sehr wertvoller, alter Kunstgegenstände sah ich bei dem berühmten Pfandleiher Kobayashi, dessen Geschäft angeblich schon 1200 Jahre bestehen soll. Auch gibt es in Nikko seit ganz kurzer Zeit ein Museum, in welchem allerhand Gegenstände von kunsthistorischem Werte, aber auch für den Verkauf bestimmte kunstgewerbliche Erzeugnisse aus dem Nikkodistrikte ausgestellt sind. Jetzt wohl noch im Anfangsstadium stehend, verspricht dieses Unternehmen in kurzer Zeit eine äußerst wertvolle Einrichtung zu werden.

Um meinen Aufenthalt in Nikko nicht übermäßig ausdehnen zu müssen, entschloß ich mich trotz des ununterbrochenen Regens

dennoch, den Ausflug nach dem Chuzenjisee zu machen. Ein von zwei Kulis gezogenes Riksha bringt uns auf einer recht guten Fahrstraße in zwei Stunden unter strömendem Regen nach Futamiya, von wo wir in weiteren zwei Stunden, stets dem Laufe des Dayagawa folgend, durch wildromantische Schluchten und dichte Bambuswälder auf steilem Pfade die Höhe des Seebeckens ersteigen. Friedlich liegt hier der Chuzenjisee, 1316 m hoch, inmitten des vulkanischen Gebirgsstockes des Nantai-zan eingebettet, während sein Abfluß, der Dayagawa, gleich nach dem Austritte aus dem See sich in zwei Absätzen, den Kegonwasserfällen, brausend in den über 100 m tiefen Abgrund ergießt. Infolge des schlechten Wetters und des dichten Nebels genossen wir leider nichts von dem herrlichen Ausblicke, welcher sich von einzelnen Stellen des Weges über das ganze Nikkotal bieten soll, und auch den japanischen Affen, den Saru, welcher hier in den von dichtem Bambusgestrüpp und Schlingpflanzen durchwachsenen Wäldern von Ahornen und Azaleen, von Eichen und Kryptomerien noch ziemlich häufig vorkommen soll, konnten wir nicht zu Gesicht bekommen.

Der Ort Chuzenji, ursprünglich eine Ansiedlung von Thee- und Unterkunftshäusern, liegt am östlichen Seeufer und hat erst in den letzten Jahren durch mehrere Villen von Europäern, welche denselben wegen seines Gebirgsklimas zum Sommeraufenthalte wählten, eine Vergrößerung erfahren. Auch die Deutsche Gesandtschaft hat sich hier ein komfortables Sommerheim eingerichtet, in welchem Graf Arco sein gastfreies Haus führt. — Das halbeuropäische Lake-Side-Hotel war derart mit Sommergästen überfüllt, daß ich mit einem höchst primitiven Zimmer in der ziemlich weit vom Hauptbaue entfernten Dependance vorlieb nehmen mußte und infolge des schlechten Wetters, der einfachen Papierfenster und der dünnen Bettdecken in dieser hohen Gebirgsgegend des Nachts nicht wenig fror.

Der nächste Morgen brachte einen herrlichen Tag und schien mich für das verflossene Regenwetter vollauf entschädigen zu wollen. In allen Abtönungen vom hellsten Grün bis zum tiefsten Blau lag der See im Glanze der hinter dem Nantai-zan emporsteigenden Morgensonne da, ringsum von üppig grünen Wäldern umgeben, überragt von den hohen Gipfeln des Gebirgsstockes. Spielzeugen gleich liegen am Ufer die niedlichen Theehäuser mit den kunstvollen Miniaturgärten, indes sich am Wasser einige blendendweiße Segler tummeln. Am nördlichen Ufer des Sees befinden sich mehrere Klöster und Tempel, von welchen aus über Tausende von Stufen der

Pilgerweg zu dem fast 3000 m hohen Gipfel des heiligen Nantaizan führt

Zwar bedauerte ich, nicht länger an diesem herrlichen Punkte weilen zu können, doch wollte ich den schönen Tag dazu benützen, um die weltberühmten Kupferminen von Ashio zu besichtigen. Ein kleines Segelboot brachte uns zunächst an das andere Ufer des Sees nach Asegahama, von wo ein schmaler Fußsteig in wenigen Minuten durch dichten Bambuswald auf die Höhe des Gebirgskammes führt; hier bietet sich ein prächtiger Ausblick einerseits auf den waldumrahmten See mit dem Nantaizan im Hintergrunde, andererseits auf die nur mit niederem Gestrüppe bewucherten Hänge des Hochgebirgstales des Watarasegawa, in welches sich nun der enge Pfad furchtbar steil und dem überhängenden Felsen oft kunstvoll abgerungen gegen Ashio hinabschlängelt. Bald stehen wir plötzlich, anscheinend ohne Ausweg, vor einem schauerlichen Felsabgrunde, bald endet der Steig an dem Bette eines hoch angeschwollenen Gebirgsbaches, über den zu setzen uns erst nach langem Suchen an einer seichten Stelle gelingt. Sehr erstaunt war ich daher, in dieser schauerlichen Einsamkeit eine ganze Kolonne von Frauen und Mädchen zu treffen, die im Gänsemarsche hintereinander auf diesem halsbrecherischen Wege daherschritten und schwere Bretter, dieselben auf dem Kopfe balancierend, von Ashio nach Chuzenji beförderten. Das Kostüm dieser Frauen war allerdings diesem Gebirgsdienste angepaßt und bestand nur aus einer eng anliegenden Hose und einem vorne offenen Kittel, der den Körper in seiner ganzen häßlichen Nacktheit sehen ließ.

Nach einer plötzlichen Wendung des sich hier mit einem Nebenflusse vereinigenden Gebirgsbaches liegen in dem sich nun verbreiternden Tale die Werke von Ashio vor uns. Das starke Gefälle des reißenden Baches, welcher sich im Talboden ein tiefes Rinnsal ausgehöhlt hat, ist durch zahlreiche Kraftanlagen dem Bergwerksbetriebe nutzbar gemacht worden. Mächtige Rohrleitungen bringen von zyklopenhaften Stauanlagen das Wasser zu den Werken, wo mit der gewonnenen Energie die Bahnen und Maschinen betrieben und die Hütten beleuchtet werden. Je näher wir Ashio kamen, desto mehr veränderte sich die ganze Natur, bis schließlich in einem Umkreis von 3 km überhaupt fast jedes Leben von Tier und Pflanze verschwunden war. Trostlos öde ragen die kahlen Felsen und Schutthalden zum Himmel, weit und breit gleicht die tiefe Schlucht einem Tale des Todes, denn die bei der Kupferaufbereitung sich

entwickelnden Gase zerstören jeden Organismus und die Arbeiter der Werke sind die einzigen Lebewesen, die in dieser Einöde stand zu halten vermögen.

An einigen menschlichen Wohnungen Hohn sprechenden Arbeiterkolonien vorüber langen wir nach vierstündigen anstrengendem Marsche endlich bei einem Teehause in der Nähe der Werke an, deren Besichtigung uns durch den Direktor in sehr liebenswürdiger Weise gestattet wird. Die zahlreichen Stollen liegen auf der westlichen Talwand in Terrassen übereinander und sind alle mittelst elektrisch betriebener Bahnen und Aufzüge mit den am Talgrunde stehenden Raffineriewerken verbunden. Die seit 1877 im Besitze des Mr. Furukawa, des bekannten japanischen Minenbesitzers, befindlichen Werke bestehen schon seit 1610, und der Reichtum derselben erscheint trotz des bedeutenden Abbaues auch heute noch fast unerschöpflich. Die Länge der Stollen, deren reichste jene von Honzan, Kotaki und Tsudo sind, betrug 1899 ungefähr 150000 Fuß, jene der Schächte 13000 Fuß. Das Erz ist seiner chemischen Zusammensetzung nach Kupferkies (Cu S), enthält 19 % reines Kupfer und wird an ungefähr 100 Orten abgebaut. Die tägliche Arbeitszeit der 3000 Bergleute beträgt 6—8 Stunden, während von einem Bergmanne in einer Schicht durchschnittlich 2 Zentner gefördert werden. In den Schmelzhütten sind gegen 800 Arbeiter beschäftigt und werden unter Ausnützung der neuesten Fortschritte der Elektrochemie jährlich über 7000 t Kupfer in Barren erzeugt.

Allein auch für die Wohlfahrt und Erziehung der Arbeiter ist durch Konsumvereine, Schulen und Spitäler wie auch durch Krankenkassen in einer in Japan bisher noch nicht durch das Gesetz allgemein angeordneten Weise vorgesorgt.

Mit großen Schwierigkeiten war die Verbindung dieses Minenbezirkes mit der Außenwelt behufs Versorgung mit dem erforderlichen Hilfsmateriale und zum Abtransporte der fertigen Produkte verknüpft und hierin lag auch hauptsächlich der Grund, warum der Bergbaubetrieb lange Zeit keine bedeutenden Fortschritte machte. Erst von dem Momente an, als man Ashio durch eine kühn angelegte Drahtseilbahn mit der Eisenbahn in Nikko verband, datiert die rasche Vergrößerung der Werke. Heute führt vom Bahnhofe Nikko der Nippon-Eisenbahn eine Straßenbahn längs des Dayagawa ungefähr $5^1/_2$ engl. Meilen weit ins Gebirge zum Fuße des 1400 m hohen Hosoopasses, wo sich die ungefähr 3 Meilen lange Seilbahn über diesen anschließt, auf dessen Südseite die Lasten abermals

auf einer Straßenbahn nach dem weitere 20 Meilen entfernten Ashio befördert werden. Auf den beiden Straßenbahnen werden die kleinen Förderwagen von langgehörnten Ochsen gezogen, indes die Seilbahn, welche oft mehrere hundert Meter hoch das breite Tal überspannt, im Wege elektrischer Kraftübertragung betrieben wird.

Die Ashiominen erzeugen heute mehr als den vierten Teil der ganzen Kupferproduktion Japans.

Der mit unserer Führung betraute Werkmeister, der, wie er uns erzählte, schon über 40 Jahre in den Werken beschäftigt und der älteste Arbeiter derselben ist, war früher Postbeamter für die japanische Post auf den Dampfern der Messageries Maritimes, und versuchte — allerdings mit wenig Glück — seine ehemaligen Kenntnisse der französischen Sprache auszukramen. Dagegen ließ er uns — im Gegensatze zu dem in Japan sonst üblichen Absperrungsprinzip und der Geheimniskrämerei — alle Teile der ausgedehnten Werke eingehend besichtigen und übergab uns schließlich im Namen der Direktion zur Erinnerung eine Serie von Ansichtskarten derselben, eine Aufmerksamkeit, die ich mit einer kleinen Geldspende für die Werksbruderlade erwiderte. In den Aufbereitungswerken fiel mir ganz besonders die große Zahl der beschäftigten Frauen auf, die hier vielfach selbst Feuerarbeiten bei den Schmelzöfen verrichteten, während man fast gar keine Männer sah; ja auch Kinder von höchstens 10 Jahren verrichteten schon allerhand schwere Arbeiten. Ich nahm an, daß ein großer Teil der arbeitsfähigen Männer am Kriegsschauplatze weilte und hier durch Frauen und Kinder in so weitgehendem Maße ersetzt werden mußte, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Allerdings konnten diese nicht das gleiche Arbeitsquantum leisten wie erwachsene Männer, was wiederum zur Folge hatte, daß die Anzahl der bei den verschiedenen Betrieben beschäftigten Arbeiter im Vergleiche zu jener in unseren Anlagen derselben Größe eine viel höhere war.

Unterdessen hatten sich die sengenden Strahlen der Sonne hinter schwarzen Wolken versteckt und die steilen Felswände des Tales dröhnten vom Wiederhalle des rollenden Donners. Von allen Seiten schienen die Blitze über das enge Tal zu schießen, und bald strömten wolkenbruchartig die Wassermassen vom Himmel. Wie uns ortskundige Leute erklärten, wäre es bei solchem Wetter ein Ding der Unmöglichkeit, nach Nikko zurückzugelangen, da der Weg über den Hosoopaß schmal und infolge des Regens glatt, die Flüsse

hoch angeschwollen seien und wir überdies in die finstere Nacht hineinkämen.

Ich mußte mich daher entgegen meinem Programme entschließen, in dem unterhalb der Minen gelegenen Städtchen Ashio zu übernachten. Während ich mich nach dem äußerlichen Eindrucke des Ortes auf ein Hotel schlimmster Sorte gefaßt machte, war ich sehr angenehm überrascht, als ich vom Wirte und einigen knixenden Nesans vor einem Theehause empfangen und über einen langen Gang in den Hintertrakt geführt wurde, dessen Räume um einen prächtigen Miniaturgarten lagen und, was Reinlichkeit und vornehme Ausstattung anbelangte, nichts zu wünschen übrig ließen. Unsere beiden durch eine Schiebewand getrennten Zimmer waren ringsum mit Stellagen umgeben, auf welchen allerhand wertvolle Kunstgegenstände standen; an den Wänden hingen Kakemonos bekannter Maler, die Ecken waren mit kostbaren Wandschirmen verkleidet, und den Boden bedeckte ein großer und wertvoller Teppich aus der bekannten Teppichweberei in Osaka. Ja auch das reichliche Souper — Bouillon, Omelette mit Zwiebeln gefüllt, Hühnerkotelettes, dazu eine Flasche recht guten japanischen Rotweines — übertraf trotz des reichlichen Appetites alle Erwartungen. Auch das Menu meines japanischen Führers wies eine Reihe ausgesuchter Leckerbissen auf, so daß ich mich sogar verleiten ließ, die berühmten japanischen Sandwiches, dünne Schnitten rohen Fisches, die auf einer Tasse von Fischbein serviert wurden, zu kosten und dem Sake zuzusprechen. Eine von drei Geishas ausgeführte Tanz- und Musikproduktion verkürzte uns den Abend, bis schließlich ein Bote kam, um die Mädchen zu holen, da sie, wie er sagte, „anderweitig gebraucht würden".

All der Komfort, den ich hier so unerwarteter Weise fand, wurde mir erst begreiflich, als ich erfuhr, daß hier häufig kaiserliche Prinzen und reiche Japaner, welche die Kupferwerke besichtigen, zu übernachten pflegen.

Am nächsten Morgen hatte der Regen nachgelassen und auch der dichte Nebel schien sich allmählich zu verziehen, so daß wir schon um 7 Uhr früh längs der obenerwähnten Bahn den Rückweg nach Nikko antreten konnten. Zwischen hohen und dicht bewaldeten Bergen schlängelt sich die Straße hart neben dem Flußlaufe das Tal hinauf, an vielen primitiven Theehäusern, hie und da auch an einzelnen kleinen Ortschaften vorüber, übersetzt dann in einigen Windungen den Hosoopaß, und fällt jenseits in zahlreichen Serpentinen gegen Nikko hinab. Nach sechsstündigem Marsche langten wir in

Futamiya an, von wo wir den Rest des Weges bis Nikko im Riksha zurücklegten, um hier noch einige Tage der Besichtigung der Tempel zu widmen

Die Ungunst des Wetters jedoch nötigte uns, schon nach wenigen Tagen die Rückreise nach Yokohama anzutreten.

Unterdessen waren am 29. August die Verhandlungen der russischen und japanischen Friedensbevollmächtigten in Portsmouth zum Abschlusse gelangt, und Japan ging schon mit Hast daran, alle die ungeheuren Verluste an Geld und Material zu ersetzen, sich finanziell wieder zu rangieren und seine Industrie, seine Einnahmequellen zu heben. Gerade in dieser Zeit war der Boden für die Mission Dr. Karminski's ein äußerst günstiger, weshalb es ihm geboten schien, seinen Aufenthalt in Japan zu verlängern und eventuell von hier direkt nach Europa zurückzukehren. Da ich die Absicht hatte, mich längere Zeit in China und Indien aufzuhalten, beschloß ich, mich schon jetzt von ihm zu trennen und voraus zu reisen. Da nach dem übereinstimmenden Urteile aller Reisenden die deutschen Postdampfer weitaus die besten sind, nahm ich ein Billet I. Klasse von Yokohama nach Genua, welches mich berechtigte, die Fahrt in jedem Hafen zu unterbrechen. Der Fahrpreis hierfür beträgt, gleichgültig ob die Reise in Yokohama, Kobe, Nagasaki, Shanghai oder Hongkong angetreten wird 61 Pfund St. = 1250 Mark.

Vorher wollte ich jedoch noch den ganzen mittleren und südlichen Teil Japans, Alt-Japan, kennen lernen.

XXVIII. NAGOYA, YAMADA UND NARA.

Am Abende vor meiner Abreise von Yokohama verbrachte ich noch einige angenehme Stunden im United Club in Gesellschaft Dr. Karminski's, um noch einmal aller unserer gemeinsamen Freuden und Leiden in den letzten Monaten zu gedenken, und als wir zu vorgerückter Stunde für lange Zeit schieden, war uns beiden wohl etwas schwer ums Herz, ihm, als er mich früher in die Heimat zurückreisen sah, indes er noch in der Ferne bleiben mußte, mir, weil ich nunmehr meine Reise ganz allein fortsetzen sollte.

Ich will hier nicht unerwähnt lassen, welch liebenswürdiger Aufnahme sich auch in Japan Dr. Karminski bei allen maßgebenden Persönlichkeiten zu erfreuen hatte; vor allem war dies der Fall bei

dem damaligen Vize-, jetzt wirklichem Minister der Finanzen Sakatani, der seine Mission dem Ministerrate zur Kenntnis brachte und Dr. Karminski mitteilte, dieselbe wäre sehr beifällig aufgenommen worden und man werde nicht unterlassen, auf seine Intentionen einzugehen; desgleichen bei dem Kriegsminister, einem nahen Verwandten des Baron Mitsu, des bedeutendsten Industriellen und Finanziers Japans, dessen Privatindustrien allein einen Wert von 42 Mil-



Abb. 38 Heilige Brücke beim Shimo-gamo-Tempel bei Kyoto (zu S. 273)

lionen Yen repräsentieren sollen, abgesehen von den durch ihn kontrollierten Unternehmungen. —

Während auch die meisten japanischen Tageszeitungen in sympathischen Artikeln die Mission besprachen, wurde dieselbe speziell in den englischen Blättern mit Stillschweigen übergangen, ja es war sogar in englischen und amerikanischen Kaufmannskreisen eine gewisse Animosität und ein gewisses Mißtrauen zu beobachten. Die englische Presse ließ sich sogar zu einer feingesponnenen Intrigue herbei, die den augenscheinlichen Zweck verfolgte, Österreich in Japan in ein schiefes Licht zu setzen.

Der wegen Landesverrates zu 20 Jahren Kerker verurteilte, nachher jedoch begnadigte ehemalige französische Militärattaché Kapitän Bouguin trat Ende August mit seiner Familie auf einem Dampfer der Messageries Maritimes von Yokohama aus die Rückreise nach Europa an. Der Zufall wollte es, daß am selben Tage und zur selben Stunde in Yokohama das Prinzenpaar Arisugawa von seiner europäischen Reise zurückkehrte und vom offiziellen Japan sowie den diplomatischen Vertretern aller jener Mächte empfangen wurde, deren Oberhäupter es besucht hatte. Tags darauf brachten die oben erwähnten Zeitungen beide Tagesereignisse und erklärten die Abwesenheit des österreichischen Gesandten vom Empfange des Prinzen Arisugawa dadurch, daß sich derselbe neben dem französischen Gesandten an dem Abschiede des Kapitän Bouguin beteiligt habe. Die Notiz wurde von den japanischen Zeitungen übernommen und in sensationeller Weise äußerst scharf besprochen. Auch in Regierungskreisen scheint man an der Richtigkeit derselben nicht gezweifelt zu haben, und erst ein offizielles Dementi der Gesandtschaft war imstande, der tendenziösen Erfindung durch die Feststellung zu begegnen, daß unser Gesandter weder beim Abschiede Bouguin's anwesend war, noch auch Grund hatte beim Empfange Arisugawa's zu erscheinen, da derselbe unserem Kaiser keinen Besuch abgestattet hatte.

Als ich am nächsten Tag zeitig morgens im Riksha zu der ungefähr eine halbe Stunde entfernten Station Hiranuma der Tokaido-Eisenbahn fuhr, schien mich die aufgehende japanische Sonne, die ihr Antlitz seit Wochen hinter Wolken förmlich versteckt und mir den Aufenthalt in Nordjapan fast verleidet hatte, recht vergnügt auszulachen; doch mußte ihr ein still emporgesandter Fluch ins Gewissen gegangen sein, denn von den folgenden Tagen meines Aufenthaltes in Japan war einer schöner als der andere.

Ein Expreßzug mit Speise- und Pullmann-Wagen bringt uns in zehnstündiger Fahrt nach Nagoya. Die Bahn führt zunächst die uns bereits bekannte Strecke zwischen dem Stocke des Hakonegebirges und dem Fuji — der letztere wollte uns auch zum Abschiede sein hohes Haupt nicht zeigen —, bei Gotemba bis zu einer Höhe von 450 m ansteigend, dann südwärts dem Meere zu, dessen Küste nun von Numazu bis Shizuoka zur Linken unsere Begleiterin bleibt, indes zur Rechten ausgedehnte Zuckerrohr- und Reiskulturen abwechseln. Von Shizuoka an führt die Bahn mehr landeinwärts, übersetzt bei Kanaya das breite Flußbett des Oigawa auf einer mächtigen

Stahlbrücke, durchkreuzt bei Maisaka auf langen Dämmen und Brücken die große Lagune Hamana no Mizu-umi, bis endlich in der Ferne die hohen Giebel des Schlosses von Nagoya auftauchen, und mir Befreiung von einer amerikanischen Artistengesellschaft verkünden, die sich während der ganzen Fahrt im höchsten Grade lärmend und unmanierlich benommen hatte und zu glauben schien, den Japanern hiedurch zu imponieren. Allein auch die Japaner haben für echt amerikanische Höflichkeit und Manierlosigkeit wenig Sinn.

Der Bahnhof in Nagoya bot ein ganz kriegerisches Bild; auf einigen Militärzügen waren Hunderte von verwundeten Japanern und gefangenen Russen vom Kriegsschauplatze angekommen, und wurden eben auf dem langen Bahnsteige von Vertretern des „Roten Kreuzes" bewirtet und beschenkt. Die reinlichen, aus weißen Leinen angefertigten Kleider der Verwundeten wirkten recht abstechend von den schmutzigen Uniformen der Russen, die ohne Waffen, oft mit zerrissenem Schuhwerke, ein Bild der Verzweiflung boten. Allerdings trat diese Seelenstimmung nur bei den Gefangenen des Mannschaftsstandes zutage, denen die Mittel fehlten, sich der Gefangenschaft zu freuen; die gefangenen Offiziere dagegen, denen man in Nagoya, Yamada und Kyoto allenthalben in Zivilkleidung begegnete, schienen nicht nur den freiwilligen Aufenthalt in Japan dazu zu benützen, um Versäumtes nachzuholen und nun das Land und die Leute näher zu studieren, sondern schienen sich auch hier ganz außerordentlich wohl zu fühlen und das Leben in vollen Zügen zu genießen. Erzählten mir doch wiederholt Geishas, ihre Kunst hätte seit langem nicht so geblüht, wie jetzt, was auch darin seinen Ausdruck fand, daß die Preise für Geishaproduktionen sehr bedeutend gestiegen waren; ja oftmals war es überhaupt nicht möglich, solche zu bekommen.

Ein Riksha bringt uns in wenigen Minuten über eine breite, mit Weidenbäumen eingefaßte Straße vom Bahnhofe in das Nagoya-Hotel, dessen in einem Miniaturgarten gelegener Trakt für Europäer im ersten Stockwerke recht komfortabel eingerichtete Zimmer besitzt, während in dem im Erdgeschosse gelegenen Speisesaale niedliche Nesans in hübschen Seidenkimonos vollständig europäische Küche servieren.

Nagoya ist nächst Osaka Japans bedeutendste und lebhafteste Industrie- und Handelsstadt und zählt über 255000 Einwohner. Ein dichtes Netz von Telephon- und Telegraphen-Drähten, sowie zahlreiche Linien der elektrisch betriebenen Straßenbahnen durchziehen

den Ort nach allen Richtungen, und viele umfangreiche Gebäude im europäischen Stile lassen die langen Reihen der niedrigen japanischen Häuser noch kleiner erscheinen. Nagoya hat seinen Aufschwung sowohl seiner Lage als Eisenbahnkreuzungspunkt, als auch insbesondere seinen uralten und bedeutenden Industrien, der Cloisonné-, Porzellan- und Fächerfabrikation, zu verdanken. Das Ziel aller Reisenden ist indes das auch bei uns in Europa durch zahlreiche Abbildungen ziemlich bekannte Schloß, eines der Wunder Japans, zu dessen Besichtigung ich durch unsere Gesandtschaft eine besondere Bewilligung des kaiserlichen Schatzamtes in Tokio erwirkt hatte. Im Jahre 1610 von 20 Daimios erbaut und dem Sohne des Iyeyasu als Residenz zum Geschenke gemacht, liegt der Palast inmitten eines dreifachen Gürtels zyklopenhafter Mauern und Gräben. Während die eigentlichen Wohngebäude sich in einem sich längs der innersten Umwallung hinziehenden niedrigen Gebäude japanischer Art befinden, und hier nur die innere Dekoration und schöne Malerei von großem Kunstwerte ist, wird die ganze Anlage von jenem pagodenartigen Turme überragt, dem das Kastell seine Berühmtheit verdankt. Ein mit mächtigen Eisentüren verschlossener Gang führt vom innersten Hofe in den aus massiven Quadern ausgeführten Unterbau, auf welchem in fünf sich allmählich verjüngenden Stockwerken der Oberbau ruht. Die beiden Giebel des obersten Dachfirstes sind mit zwei je acht Fuß langen Delphinen, den Schwanz nach oben gekehrt, geziert, deren einer dadurch berühmt geworden ist, daß er im Jahre 1873, als er auf der Weltausstellung in Wien ausgestellt war, auf dem Rücktransporte mit dem Dampfer „Nil" der Messageries Maritimes unterging und nur mit großer Mühe wieder gehoben und geborgen werden konnte. Jeder der beiden Delphine hat einen Wert von 36000 Pfund St.

Ganz interessant ist auch ein im Nordosten der Stadt gelegener zwar kleiner Tempel, Gohyaku-Rakan, welcher in einem primitiven Anbaue fünfhundert Statuen Buddhas und seiner Schüler birgt. Bald lachend, bald voll des tiefsten Ernstes, bald voll Resignation und Milde, bald voller Strenge, teils die Hände zum Segen erhoben, teils wieder betend, gleicht von all den Figuren keine an Gestalt und Größe der anderen. Viele stellen Buddha auf einem Elephanten reitend dar, eine Erinnerung an Indien, die Wiege des Buddhismus. Unter all diesen Buddhas könne, wie der Japaner sagt, ein jeder Mensch das Ebenbild seines Vaters finden. (Abb. 28 und 29.)

Auch der Higashi- Hongwanji Tempel besitzt eine große Anzahl

recht sehenswerter Interieurs. Ganz besonders fiel mir hier ein kleines Heiligtum auf, hinter dessen altarartigem, mit Leuchtern, heiligen Büchern, Opfergefäßen und Blumen geschmücktem Opfertische ein großes Altarbild, Buddha im Glanze eines Heiligenscheines darstellend, angebracht war; bei oberflächlicher Betrachtung konnte man glauben, in einer katholischen Kirche zu sein, ein Eindruck, den ich übrigens in buddhistischen Tempeln wiederholt empfing. Ähnelt doch die katholische Dogmatik und Liturgie in so mancher Beziehung ganz bedeutend jener des Buddhismus, und findet sich doch bei beiden eine Messe, die von Priestern in nicht unähnlichen Gewändern zelebriert wird, indes die Gläubigen vor dem Altare knien und ihre Rosenkränze beten. Räucherwerk und Lichterglanz verbreiten hier wie dort in den düsteren Gotteshäusern eine mystische Stimmung und hier wie dort verkörpert sich die Vorstellung von göttlichen und überirdischen Wesen in Statuen und Bildern buddhistischer oder christlicher Heiligen, die nur je nach der Kulturstufe und den Lebensbedingungen des betreffenden Volkes eine mehr oder minder hohe künstlerische Auffassung zeigen, sonst aber dem gleichen Zwecke dienen, einerlei ob unter dem Titel der Heiligenverehrung oder des Götzendienstes. Hier wie dort leben die Mitglieder der zahlreichen Klöster im Cölibate, hier wie dort finden wir eine gleich durchgebildete Organisation der Kirchengewalt neben der Staatsgewalt.

Mein nächstes Reiseziel war Yamada und dessen herrliche Umgebung in der Provinz Ise, die sich in einem langen Streifen längs der Owari-Bay hinzieht. Die Bahn, welche auf der ganzen Strecke der Küste folgt, überschreitet zahlreiche Flüsse knapp vor ihren Mündungen in das Meer auf langen Brücken. Bei trockenem Wetter fast versiegt, schwellen diese Bäche in der Regenzeit zu mächtigen Strömen an, so daß der Bau dieser Bahn mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, denen man nicht nur hier sondern auch anderwärts in Japan dadurch begegnete, daß man die Flußbette mit langen Tunnels unterführte.

Zwischen Jokkaichi und Kameyana, wo wir auf die sogenannte Pilgerbahn umsteigen, begegnen wir wiederum der imposanten Tannenallee der alten Hokkaidostraße, und während sich im Hintergrunde der mächtige Gipfel des Kama-ga-take erhebt, schlängelt sich unser Zug durch das saftige Grün der Reisfelder, indes in der Ferne das Meer im intensivsten Azurblau leuchtet. Trotz der drückenden Hitze in den Coupés verlief die vierstündige Bahnfahrt recht schnell, umsomehr als mich ein glücklicher Zufall mit einem jungen Ehepaare

aus Boston, zusammenführte, in dessen Gesellschaft ich den ganzen restlichen Teil meines Aufenthaltes in Japan verbrachte.

Rikshas bringen uns zu dem im Vororte Furuichi dominierend auf einem Hügel gelegenen Goni-Kwai-Hotel, einem mehrere Stockwerke hohen japanischen Gebäude, welches jedoch sowohl europäische als auch japanische Küche und Unterkunft führt und von den Terrassen und Balkons einen prächtigen Blick über den mit allerhand Tropenbäumen bewaldeten Hügel, den Ort und die Waldlandschaft der Umgebung bietet.

Die 30000 Einwohner zählende Stadt erhält durch die Isepilger einen ganz charakteristischen Ausdruck; denn kaum anderswo geht wohl Gottesverehrung und Volksbelustigung so enge miteinander, wie hier. Die beiden Heiligtümer Naiku-san und Geku-san, Japans berühmteste Shintotempel, liegen an der Periferie des sich in ziemlich langer Ausdehnung über einen Hügel erstreckenden Ortes; in der den ganzen Ort durchziehenden Hauptstraße desselben reiht sich Theehaus an Theehaus, und unbeschreiblich lebhaft ist das Treiben, welches sich dort besonders am Abend entwickelt. Hier wird der berühmte Ise-Ondo, ein alter japanischer Tanz, in den verschiedensten Variationen, der verschiedensten Ausstattung vorgeführt. Begleitet von unseren beiden Guides und zwei Kulis, die uns mit bunt bemalten Lampions durch die finstere Nacht den Weg wiesen, besuchten wir am Abend das bekannteste Theehaus, ein großes Gebäude, in dessen rückwärtigem Teile nebst zahlreichen kleineren zwei große Räume für die Tanzproduktionen liegen. Die Besitzerin des Hauses geleitet uns in eines der beiden größeren Zimmer, dessen Wände mit Kakemonos verziert sind. Die Mitte desselben, der Zuschauerraum, ist mit weichen Kissen und Polstern bedeckt, auf welchen wir Platz nehmen, während zahlreiche Nesans sich um uns bemühen und Theekessel und Hibachi bringen. Unterdessen wird durch eine Maschine die Bühne, ein um das ganze Zimmer laufendes Podium von zwei Meter Breite, ungefähr 40 cm über den Boden emporgeschraubt und nun beginnt die Produktion. Zunächst treten, in kostbare Gewänder gehüllt, sechs Geishas mit den bekannten japanischen Musikinstrumenten ein, um neben uns im Zuschauerraume Platz zu nehmen und den nicht unmelodischen Gesang ihrer näselnden Stimme mit ihrem Spiele zu begleiten. Dann erscheinen in langer Reihe unter der Tür 24 weißgekleidete Geishas, niedliche, kaum dem Kindesalter entwachsene Figürchen mit reizend geschminkten Wangen und Lippen, deren jede in der Rechten eine brennende Kerze trägt. Im

Rhythmus des langsamen Taktes der Musik nehmen sie so, gleich einer Schar von Elfen, rings um uns auf dem Podium in gleichen Abständen Stellung, um auf die Zeichen der Vortänzerin einige etwas steife Verbeugungen und mimische Bewegungen auszuführen und sodann wieder in gemessenem Schritte den Saal zu verlassen. Dies der berühmte Ise-Ondo. Doch nicht immer geht es hierbei so dezent zu. Ein großer Teil der Theehäuser in Yamada trägt einen recht zweifelhaften Charakter, und Wein in Form von Sake, sowie Weib bilden dort die Hauptsache, indes Gesang und Tanz, kurz die Kunst ganz zurücktreten. Doch der Japaner denkt eben hierüber ganz anders wie wir und faßt den Besuch derartiger Lokale nicht anders auf, als wir den Besuch von Theater und Kaffeehaus.

Was die Heiligtümer von Yamada in jedem Winter und jedem Frühjahre zum Ziele von tausend und abertausend frommen Pilgern macht, ist nebst dem hohen Alter derselben die Person der hier verehrten Göttin. Der der Sonnengöttin Amaterasu, der Stammutter des Mikado, geweihte Naikutempel stammt angeblich aus dem Jahre vier unserer Zeitrechnung und der in demselben aufbewahrte heilige Spiegel wurde bis zum 14. Jahrhundert stets von einer kaiserlichen Prinzessin behütet. Dieser Spiegel, eines der drei Shintosymbole, soll derselbe sein, mit welchem nach der japanischen Mythologie einst die Sonnengöttin aus einer Höhle gelockt wurde; er ist in kostbare Seidenstoffe gehüllt, die, wenn sie zerfallen, stets mit neuen umwickelt werden, so daß ihn nie jemand sah. Der Naikutempel mit seinen zahlreichen Nebengebäuden für Nebengötter und Tempelfeste liegt im kühlen Schatten eines Haines uralter Kryptomerien und Kampferbäume, welch letztere die Luft mit einem betäubenden Wohlgeruch erfüllen. Der Grund wird von einem Flusse durchlaufen, in welchem zahlreiche Pilger die vor Betreten der Tempel vorgeschriebenen rituellen Waschungen vornehmen. Unweit des Tempeltores steht auf einem freien Platze eine mächtige Kanone, eine Siegestrophäe von Weihaiwei.

Das andere Heiligtum, der Geku-san, ist jetzt der Gottheit der Lebensmittel (Toyo-uke-bime-no-Kami) geweiht und liegt ebenfalls inmitten eines alten Parkes. Nach Durchschreiten des ersten und zweiten Tores kommen wir zu einem Laden, wo uns allerhand Devotionalien, Tempelholz, Speisen für die Götter, Gebetstreifen und Talismane angeboten werden; dann folgt das Gebäude für den berühmten Kaguratanz. Ein drittes und viertes Tor führt in den letzten Hof, in welchem rechts und links die Schatzkammern (Honden), gegenüber

dem Eingange der Shoden und rechts im Hintergrunde, jedoch schon in einem Nebenhofe, der Mikeden stehen. Allein beim dritten Tore ist unseren neugierigen Blicken durch einen weißen Vorhang ein Ziel gesetzt, unter welchem ein ebensolches Tuch zur Aufnahme der Opfergaben, durchlöcherter Münzen, ausgebreitet ist. Nur Priestern und kaiserlichen Prinzen ist es gestattet, dieses Tor zu durchschreiten. Der eigentliche Sitz der Gottheit ist der Shoden, wogegen derselben im Mikeden täglich zweimal Speiseopfer, bestehend aus einer genau bestimmten Menge von Reis, Fisch, Gemüse und Wasser dargebracht werden. Die Tempel von Ise sind keineswegs wie diejenigen in Nikko wegen ihrer verschwenderischen Pracht und künstlerischen Ausstattung von so großem Interesse, sondern weil in ihnen der älteste japanische Baustil vollkommen rein erhalten ist, währenddem sich sonst allenthalben chinesischer Einfluß geltend gemacht hat. Dies ist einer uralten Tradition zu verdanken, welche bestimmt, daß die beiden großen Ise-Tempel samt allen Nebengebäuden nach je 20 Jahren bis auf den Grund niederzureißen und bis ins kleinste Detail in genau derselben Gestalt nebenan wieder aufzubauen seien, zu welchem Zwecke in unmittelbarer Nähe jedes Tempels stets ein gleich großer Platz bereit gehalten wird. Die nächste Übersiedlung, sengyo genannt, erfolgt 1909.

Bei herrlichstem Wetter machte ich von Yamada eine kleine Rundfahrt mit dem Riksha durch die Provinz Ise, einen der schönsten Teile Japans. Die recht gute Straße führte zunächst einem von zahlreichen Kähnen belebten Flusse entlang nach Futami, einem reizend am Meere gelegenen Seebade, in welchem eben zahlreiche verwundete Soldaten Erholung und Genesung suchten. Ganz nahe der steilen Küste liegen hier im Meere die beiden „Mann- und Weib-Felsen“, Myoto-seki genannt, die durch ein langes Strohseil miteinander verbunden sind. Nach der Sage soll hier der Meeresgott Susano-o einst einem Manne, bei welchem er übernachtete, den Rat gegeben haben, über die Straße ein Strohseil zu spannen, um sich vor Krankheit zu schützen. Auch heute noch befolgt die abergläubische Bevölkerung Japans diesen Rat zur Abwehr böser Geister, die die Menschen in Gestalt von Seuchen heimsuchen. (Abb. 30.)

Durch ein hügeliges Land mit prächtigen Ausblicken auf die vielen waldumrahmten Meeresbuchten geht es weiter nach Toba, einem weltentlegenen Städtchen, in welches nur eine kleine Schiffswerft etwas Leben bringt. In der Mitte des Ortes erhebt sich ein mit dichtem Bambus bewaldeter Hügel, Hiyori-yami, gekrönt von

einem Teehause, einem herrlichen Ruhepunkt, ganz geeignet, um hier den Inhalt unseres von Yamada mitgebrachten Frühstückskörbchens zu verzehren.

Bei all den unzähligen landschaftlichen Reizen Japans wird es mir schwer, für jeden Punkt das richtige Maß des Ausdruckes der Bewunderung zu finden, allein ich kann wohl mit Recht behaupten, daß gerade dieser Punkt bei Toba an Anmut und Lieblichkeit selbst die schönsten Plätze in der Inlandsee übertrifft. Un-



Abb. 39 Der Torii von Miyadjima (zu S. 279)

gezählte kleine Inseln und Halbinseln mit saftig grünen Anhöhen, umgeben von einem Labyrinthe blau schimmernder Meeresarme, die von zahlreichen Fischerbarken belebt sind, darüber ein wolkenloser Sommerhimmel, in der ganzen Natur eine unendliche Ruhe und Zufriedenheit, nur unterbrochen durch das monotone Schnarren der Zikaden, dies die landschaftliche Stimmung, die in Worten wiederzugeben wohl unmöglich ist. Lange weilte ich hier, versunken in die Schönheit dieser Welt.

Von Toba aus fuhren wir in einem Kahne nach der ungefähr eine Stunde weit im Meere gelegenen Insel Toshi-mura, bekannt durch

ihre tauchenden Frauen. In früherer Zeit war das Tauchen der Frauen in der ganzen Provinz Shima sehr verbreitet, während es heute nur mehr wenig betrieben wird. Nach längerem Suchen gelang es meinem Guide in einer Hütte an der Küste drei gleich alte wie häßliche Weiber zu finden, die uns bald in einem Kahne aufs Meer folgten und ihre Künste zeigten. Splitternackt sprangen sie kopfüber ins Meer, um nach wenigen Minuten mit irgend einem Fische, einer Krabbe oder Muschel wieder emporzutauchen. War es auch zu bewundern, wie diese Frauen 40—50 Meter tief tauchten, so war der Anblick der nackten gelben Gestalten mit den hängenden Brüsten, den häßlichen Gesichtern und den aufgelösten Haaren nichts desto weniger ein höchst abstoßender.

Über einen kleinen Berg ging die Fahrt durch üppige Wälder nach Yamada zurück, von wo ich den nächsten Morgen über Nara die Weiterreise nach Kyoto antrat. Die Bahnfahrt bis Nara nahm trotz der geringen Entfernung volle fünf Stunden in Anspruch und war infolge der großen Hitze nichts weniger als angenehm. Als wir uns endlich gegen zwei Uhr mittags dem Städtchen näherten, entlud sich über demselben unter Donner und Blitz gerade einer jener in Japan um diese Jahreszeit so häufigen tropischen Regengüsse, welcher uns zwar geraume Zeit am Bahnhofe zurückhielt, aber die Atmosphäre wenigstens etwas abkühlte.

Um so mehr erquickte uns die ozonreiche Luft des duftenden Waldes, in dessen Schatten die uralten Heiligtümer liegen, die Überreste einer glanzvollen Periode, in welcher Nara die Residenz des Mikado war. (709—784 n. Ch.) Eine breite Allee führt vom Bahnhofe durch den Ort in den am Fuße des Yamatoberges gelegenen Park, dessen tiefer Waldesschatten mit idyllischen Waldwiesen abwechselt. Zahlreiches Damm- und Rotwild tummelt sich hier und nimmt in größter Vertrautheit das Futter aus unserer Hand.

Am Fuße einer breiten Treppe müssen wir die Rikshas verlassen, um zwischen einer langen Reihe von Stein- und Bronzelaternen zum Kasuga-no-miya zu gelangen, an dessen rechter Seite ein Gebäude für Kaguratänze steht, die uns hier gegen eine kleine Gebühr vorgeführt werden.

Unter den vielen anderen ist der Todaichitempel der sehenswerteste. Hier befindet sich in einer großen Halle der bekannte Daibutsu von Nara, der denjenigen in Kamakura wohl an Größe, jedoch nicht an Kunstwert übertrifft. Derselbe wurde im Jahre 749 n. Ch. vollendet und ist bis auf den Kopf, der durch einen Brand vernichtet

und im 16. Jahrhundert durch einen neuen, wenig kunstvollen ersetzt wurde, in seiner ursprünglichen Gestalt erhalten. Die aus Bronzeplatten zusammengefügte Gestalt hat eine Höhe von 53 Fuß und stellt den Gott, wie in Kamakura, auf einer Lotosblume sitzend dar, das Haupt mit einem goldenen Heiligenscheine umgeben. Leider war die riesige, 156 Fuß hohe Halle gerade durch Gerüste derart verstellt, daß wir von der Kolossalstatue keinen guten Gesamteindruck gewinnen konnten.

Hinter der Daibutsuhalle steht an der Berglehne ein primitives offenes Gerüste, in welchem unter einem kleinen Dache eine 13 Fuß hohe Bronzeglocke aus dem Jahre 732 n. Ch. hängt; ein an zwei Seilen horizontal beweglicher, mächtiger Balken dient dazu, die ungeheure Metallmasse — die Glocke hat ein Gewicht von 36 Tonnen — in Schwingungen zu setzen, und wie ein ferner Donner dröhnt der dumpfe Schall durch die Stille des Haines.

An einer dreistöckigen Holzpagode, mehreren anderen Tempeln und Bazars vorüber kehrten wir am Abende wieder zur Bahn zurück, die uns in kurzer Zeit nach Kyoto, der alten Hauptstadt Japans, brachte.

XXIX. KYOTO.

Kyoto wurde im Jahre 793 von dem Mikado Kwammu an der Stelle des Dorfes Uda am Ufer des Kamogawa gegründet und erhielt den Namen Miyako oder Kyoto (Kyo = Residenz, to = Stadt). Noch heute lassen die rechteckigen Häuserblocks, die geraden Straßenzüge das chinesische Vorbild bei der Anlage der Stadt erkennen. Gleichwie in Peking lag auch hier die kaiserliche Residenz umgeben von mächtigen Mauern im Zentrum der Stadt, während vom Haupttore derselben eine breite Straße in gerader Linie an die äußerste Peripherie führte. Alle andern Straßen liefen mit dieser Hauptstraße entweder parallel oder kreuzten dieselbe im rechten Winkel. Die Stadt wird heute vom Kamogawafluß in zwei ungleich große Teile geteilt, deren östlicher sich an den Abhängen des Higashiyamagebirges hinanzieht, währenddem die Höhenzüge des Arashiyama und des Takaozan im Westen, sowie das Kinukasayama im Norden den Kranz der Berge schließen. Von 794 bis 1868 n. Ch. die Residenz des Mikado, ging die Bevölkerungszahl von Kyoto durch die

Gründung Jeddo's allmählich bis auf 370000 Einwohner zurück, so daß es heute kaum die Hälfte der Einwohner von ehedem besitzt. Dennoch ist es sowohl wegen seiner historischen Sehenswürdigkeiten und Kunstschätze als auch wegen seines lebhaften Handels und der zahlreichen einheimischen Industrien das Herz Alt-Japans, die interessanteste Stadt des Reiches geblieben.

Das Kyoto-Hotel, in welchem wir abstiegen, ist zwar nicht so hübsch am Abhange des Higashiyama wie das Yaami-Hotel, doch im Zentrum der Stadt viel günstiger gelegen, um das Leben in den Straßen kennen zu lernen und die interessantesten der 93 Kamihallen und 945 Buddhatempel zu besichtigen. Allerdings, es gehört ein gutes Stück von Geduld und Interesse dazu, um, nachdem man alles gesehen, was Japan zwischen Hokkaido und Nara an Tempeln besitzt, nun noch diejenigen von Kyoto, die allerdings bei weitem zu den interessantesten ihrer Art gehören, über sich ergehen zu lassen. Doch unser lieber Guide ist unermüdlich und unerbittlich, stets weiß er einen neuen Tempel, der „first one", „over all", kurz, den man gesehen haben müsse, wenn man in Japan war. Als ich nach Kyoto kam, war ich daher sozusagen schon etwas tempelmüde und meine Antwort an den Guide dürfte oft nicht sonderlich höflich gewesen sein, wenn er mich wieder einmal in irgend einen Tempel führen wollte. Und offen gestanden, mögen auch die Shintotempel durch ihre Einfachheit, die buddhistischen Heiligtümer durch ihren Prunk, ihre überladene Fülle an Dekorationen hervorragen, im allgemeinen wirken sie doch recht wenig abwechslungsvoll, kehren dieselben Motive stets in einigen Variationen wieder. Muß man auch den Sinn der Japaner für äußere Dekoration, ihre hohe Kunst in der Ausführung von Holzbauten unumschränkt anerkennen, so vermißt man doch sehr jene reiche Fülle von Abwechslung, die uns in den abendländischen Baudenkmälern, in den Werken der Gothik und Renaissance auf Schritt und Tritt begegnet. Kein Wunder daher, wenn der Europäer oft der japanischen Tempel überdrüssig wird. Dennoch muß ich hier wenigstens der wichtigsten Erwähnung tun.

Wir begannen die Wanderung zunächst bei dem von einer festungsartigen Mauer umgebenen Kloster Chion-in, welches im Grün der Berglehne des Maruyama ein stilles Dasein führt, nur gestört von dem Gebetmurmeln der Priester und Pilger oder dem dumpfen Klange einer aus dem Jahre 1618 stammenden Glocke, die 10 Fuß hoch ist und 74 t wiegt. Interessant ist ein kleiner Schirm (naga-e no kasa), welcher unter der Dachrinne des Hauptgebäudes hängt;

derselbe soll nach der Sage aus der Hand eines Knaben, dessen Gestalt der Shintogott Inari, der Hüter dieses Tempels, angenommen hatte, hierher geflogen sein.

Nach Süden hin kommen wir von hier zunächst zum Ryobu-Shintotempel Gion, weiter zu dem kleinen Otanitempel der Hongwandjisekte, dann zu dem der Göttin Kwannon geweihten Kiyomizuderatepel, der sich am steilen Abhange einer dicht bewaldeten Schlucht erhebt, einen prächtigen Ausblick über ganz Kyoto bietend. Durch ein großes Tor gelangt man an zwei dreistöckigen Pagoden und einer großen Glocke vorüber über eine hohe Treppe zum Hauptgebäude, einem ungeheuren Fachwerkbau, der über die steile Lehne der Schlucht weit hinaushängt. An dem Otanifriedhofe mit unzähligen Grabsteinen, schönen Obelisken und einfachen Platten mit japanischen Schriftzeichen vorüber führt uns ein steiler Weg durch einen dichten Bambushain wieder von der Höhe herab zunächst zum Sanjusangendotempel, einem äußerlich sehr einfachen, langgestreckten Gebäude aus dem Jahre 1266 n. Ch., in dessen Innern eine große Mittelfigur der Göttin Kwannon, von 28 Bildnissen ihrer Begleiter (Bushu) umgeben, zu beiden Seiten derselben jedoch in stufenförmig übereinanderliegenden Reihen 1001 vergoldete Statuen aufgestellt sind, alle ziemlich gleich und 5 Fuß hoch, ebenfalls die elfköpfige, tausendhändige Göttin darstellend, weshalb dieses Heiligtum der Tempel der 33333 Buddhas genannt wird. (Abb. 31 und 33.)

In der Nähe befindet sich nebst einem unbedeutenden Museum in einer großen Halle eine hölzerne Kolossalstatue Buddhas aus dem Jahre 1801, die, obwohl nur aus Kopf und Schultern bestehend, dennoch 8 Fuß hoch ist.

Noch weiter gegen Süden liegt an den Ausläufen der Berge das Tofukudji-Kloster der Zen-Sekte, welches nebst anderen wertvollen Kakamonos auch das berühmte Kolossalgemälde Cho-Densu's „Shaka's Eintritt in das Nirwana“ enthält.

Über eine Brücke kommen wir in den westlichen Stadtteil, dessen niedere Häuser weithin von zwei ungeheuren Dachgiebeln überragt werden, jenem des Higashi- und des Nishi-hongwanji-Tempels. Ersterer wurde in seiner ursprünglichen Gestalt 1864 durch ein Feuer zerstört und aus Sammlungen und Spenden erst 1895 neu hergestellt. Von 232 mächtigen Säulen getragen, ist er der größte Tempel Japans, 230 Fuß lang, 195 Fuß breit und 126 Fuß hoch. Im Innern wird ein 110 m langes Seil aus Menschenhaaren aufbewahrt,

an welchem einst fromme Gläubige eine der riesigen Säulen des alten Tempels herbeischleppten.

Der mehr gegen Westen gelegene Nishi-hongwanji-Tempel wurde in seiner jetzigen Gestalt 1638 n. Ch. erbaut, ist 138 Fuß lang und 53 Fuß breit. In unmittelbarer Nähe desselben steht ebenso wie bei dem Higashi-hongwanji-Tempel ein Nebentempel, dem Hauptgebäude ganz ähnlich, nur kleiner. (Abb. 34 und 35.)

Zu den interessantesten Sehenswürdigkeiten Japans gehört das im Nordosten der Stadt gelegene Mikadoschloß (Gosho) und der im Westen gelegene Shogunpalast (Nijo). Zur Besichtigung des ersteren hatte ich mir durch unsere Gesandtschaft schon in Tokio eine besondere Erlaubnis erwirkt. Das Schloß, in welchem so viele Jahrhunderte der Mikado in tiefer Abgeschlossenheit ein göttergleiches Dasein führte, besteht aus einer langen Reihe ebenerdiger Gebäude und ist von hohen Mauern umgeben, zwischen welchen sich ehemals die Wohnungen der Kuge befanden. Sowohl das Äußere der Gebäude, wie ganz besonders die innere Ausstattung ist zwar dem hohen Range seines ehemaligen Bewohners entsprechend, doch im Verhältnisse zu dem Palaste des Shogun recht einfach. Dieser letztere, in welchem der Shogun, so oft er zum Mikado nach Kyoto kam, residierte, liegt, von hohen Wallgräben festungsartig umgeben, inmitten eines großen Parkes und ist ebenfalls nur gegen spezielle Bewilligung zu besichtigen. Ein Hofbeamter in großer Uniform empfing uns in einem kleinen Raume und ließ uns, während wir unsere Namen in ein dickes Fremdenbuch eintrugen, eine Schale kaiserlichen Thees reichen. Ein anderer Beamter führte uns hierauf durch die sich in ununterbrochener Flucht aneinanderreihenden Säle, 55 an der Zahl, einer prächtiger als der andere mit Reliefs und Malereien von Goldlack, den wertvollsten Kakemonos und kostbarsten Wandschirmen ausgestattet. Die Decken und oberen Teile der Wände sind teils mit kunstvollen Holzschnitzereien, teils mit Malereien geschmückt, die Fußböden sind mit den feinsten Strohmatten belegt und das mächtige Holzgebälke mit goldenen Beschlägen reich verziert. Wie in allen japanischen Palästen fehlen jedoch auch hier in diesen prunkvollen Räumen irgendwelche Einrichtungsgegenstände.

Im Norden der Stadt in der Nähe des Platzes, auf welchem im Jahre 1895 die Ausstellung anläßlich des 1100jährigen Bestandes von Kyoto stattfand, erhebt sich der Taikyokudentempel, ein Gedächtnistempel, der erst im Jahre 1895 vollendet wurde. Durch ein dreiteiliges Tor betritt man einen weiten Hof, auf dem in der Mitte

auf einer Terrasse die Haupthalle, ein ebenerdiges Gebäude mit pagodenartigem Überbaue steht. Mit demselben sind zu beiden Seiten durch eine gedeckte Galerie ebensolche Nebengebäude verbunden. Die in kühnen Formen geschwungenen Tempeldächer sind mit grünen Porzellanziegeln bedeckt und werden von rot lackierten Holzsäulen getragen, währenddem weiß getünchte Wände die Räume zwischen den Säulen ausfüllen. Von den beiden Nebengebäuden dient das eine als Glocken-, das andere als Paukenturm. Der Tempel, welcher infolge des grellroten Anstriches der Säulen und des Glanzes der Dachziegel von den sonstigen Kami sehr absticht und deutlich die Beeinflussung des reinen Shintostiles durch die chinesische Kunst zeigt, repräsentiert den Typus der Bauart des Ryobu-Shinto. (Abb. 36 und 37.)

Eine kleine Abwechslung in der langen Reihe der Tempel und für uns etwas ganz Neues war der Besuch der Fechthalle Buto-kuden. Das Fechten wird nämlich in Japan nicht nur als Sport, sondern ungefähr in derselben Weise wie bei uns das Turnen und zwar sowohl von Männern als auch von Frauen und Mädchen ganz allgemein betrieben. In der großen Halle waren ungefähr 400 junge Leute jeden Alters und Geschlechtes versammelt, um unter der Leitung bekannter Fechtmeister mit langen Bambusstäben kräftig aufeinander los zu schlagen. Eine Drahtmaske am Kopfe und Fechthandschuhe waren meist der einzige Schutz, so daß wir oft unserer größten Bewunderung darüber Ausdruck geben mußten, mit welcher Ruhe die Leute die wuchtigen auf den ungeschützten Körper niedersausenden Schläge ertrugen. Die als Waffe dienenden Stäbe wurden am unteren Ende mit beiden Händen gefaßt und gleich der alten japanischen Nationalwaffe, dem starken Schwerte, zum Hiebe geführt. In einem anstoßenden Raume wurde auch nach allen Regeln der Kunst der Ringkampf geübt, ein in Japan ebenfalls sehr beliebter Sport, dessen professionelle Künstler allenthalben durch ihre ungeheuren Körperformen und ihr Gewicht auffallen.

Unterwegs bot sich genügend Gelegenheit, das geschäftige Treiben in den dichtbelebten Straßen zu beobachten, all die zahlreichen Erzeugnisse der Industrie Kyotos kennen zu lernen, dessen Bronze- und Damaszenerarbeiten, dessen Satsumaporzellane die schönsten ihrer Art in Japan sind. Von letzteren sah ich ich ganz besonders schöne Stücke bei dem bekannten Fabrikanten Kinkozan, während man mir bei Benten und Ikeda prächtige, als Cut-velvet bekannte Bilder auf Sammt, wie überhaupt Seidenstoffe zeigte, und ich bedauerte nur, nicht das nötige Verständnis zu besitzen, um eine Auswahl des

Besten all dieser Herrlichkeiten mit nach Europa zu nehmen. Ein Gang durch die Theaterstraße, Sinkiogoko, mit ihren zahlreichen Bazars und Vergnügungsetablissements, in welchen sich stets ein schaulustiges Publikum dicht zusammendrängt, füllte unsere Zeit am Abende aus.

Einer der schönsten Ausflüge, an welchen die Umgebung Kyotos so reich ist, führt nach den Stromschnellen des Katsuraflusses. Wir fuhren mit der Bahn in ungefähr einer Stunde nach Kameoka und von dort mit dem Riksha zu dem am Strome gelegenen Dorfe Hozu. Die Bahn durchquert zunächst die Kyotoebene, um jedoch bald in das Hodsugawa-Defilé einzutreten und nun durch zahlreiche Tunnels, über viele Viadukte dem Flusse bis Kemeoka zu folgen. In Hozu wurde ein ziemlich langes und sehr flachbodiges Boot gemietet, dessen drei Bootsleute uns mit bewunderungswürdiger Geschicklichkeit und erstaunlicher Geistesgegenwart um die schärfsten Biegungen und Klippen, durch die zahlreichen Stromwirbel und über die Katarakte steuerten. Der Fluß hat sich hier durch die über 1000 Fuß hohen Berge ein tiefes Rinnsal ausgewaschen, dessen steile Felswände oft senkrecht bis zur Höhe aufsteigen, nur hier und da ein Plätzchen für einige Kiefern oder niedere Gebüsche freilassend, während das Flußbett selbst durch mächtige Felsblöcke oft so verengt wird, daß das Boot mit großem Krachen an dieselben anstößt und zu bersten droht; tatsächlich war wenige Wochen vorher eines dieser Boote zerschellt, wobei alle Insassen den Tod gefunden hatten. In pfeilschneller Fahrt hatten wir die 24 km lange Strecke in etwas mehr als einer Stunde zurückgelegt und landeten bei den am Eingange des Defilés gelegenen und wegen ihrer hübschen Aussicht auf den Arashi-Yama und die Kyotoebene bekannten Theehäusern. Nach einem kleinen Lunch brachte uns eine kurze Bahnfahrt nach Saga zurück, von wo wir das inmitten eines weitläufigen Parkes am Fuße der Berge gelegene Kloster Kinkakudshi besuchten, in dem uns durch einen Priester ein ganz vorzüglicher grüner Thee gereicht wurde. Mitten unter Tempeln steht hier in einem Miniaturgarten eine uralte Kiefer, deren Äste in der absonderlichsten Weise zu großen Fächern gezogen wurden. Am Wege von hier nach Kyoto besichtigten wir noch flüchtig einige andere Tempel und schließlich im Stadtviertel Nishijin mehrere große Seidenhauswebereien. Die schönen Dessins der schweren Brokate, die eingewebten Darstellungen, die hier hergestellt wurden, überboten alles, was ich in dieser Art bisher gesehen hatte.

Eine Reihe schöner Landschaftsbilder bietet der Ausflug nach



Verlag v. Karl W. Hiersemann, Leipzig

Kunstanstalt Sinsel & Co., Oetzsch-Leipzig

Tätowierter Postbote

dem Biwasee, der, bis 12 Meilen breit und 36 Meilen lang, an Fläche ungefähr dem Genfersee gleicht, und der Sage nach im Jahre 286 n. Ch. während desselben Erdbebens entstanden sein soll, dem der Fuji-yama sein Dasein verdankt. (Abb. 38.)

Die Tokaidoeisenbahn brachte uns in $^3/_4$ Stunden nach Baba, von wo wir in Rikshas auf der alten Tokaidostraße zum See hinab nach Otsu fuhren. Da, wo die Tokaidostraße die Höhe des engen Passes überschreitet, stand ehemals eine Zollschranke, an welcher jeder, der nach Kyoto wollte, oft recht hohe Abgaben zahlen mußte. Otsu wird von dem der Kwannon geweihten Tempel Miidera überragt, zu dem eine hohe Treppe hinanführt, während von der oben befindlichen Terrasse unsere Blicke weithin über den See bis zu dem fernen Mi-kami-yama, einem Ebenbilde des Fuji in kleinerer Auflage, schweifen.

Für die Fahrt am Biwasee hatten wir in Otsu einen kleinen Dampfer gemietet, dessen Bestimmung allerdings für gewöhnlich nur der Transport von Lasten war. Wir mußten daher mit dem Sitzen am Boden vorlieb nehmen, indes die uns vom Hotel mit auf den Weg gegebenen Frühstückskörbchen für unser leibliches Wohl zu dienen hatten. Die Fahrt ging zunächst längs des nördlichen Seeufers nach Seta, dann unter einer langen Brücke über eine Bucht des Sees, den Ausfluß des Seta-gawa, nach Ishiyama-dera, dem „Tempel des heiligen Berges", der oberhalb des gleichnamigen Dörfchens am steilen Abhange im Schatten dichter Wälder und inmitten zahlreicher Felsblöcke verborgen liegt. Eine lange Allee von Ahornbäumen, dann eine Flucht hoher Stufen führt zur Haupthalle, in welcher sich nebst einem Bildnisse der Kwannon zum Zeitvertreibe der zahlreichen Pilger auch eine Anzahl der unvermeidlichen Gebet- und Glücksräder befindet. Nördlich des Hauptgebäudes steht eine kleine einstöckige Pagode, von welcher man einen schönen Blick auf den See genießt.

Von Ishiyamadera brachte uns der Dampfer quer über den See zu der in ganz Japan bekannten alten Kiefer von Karasaki, die an Ausdehnung der Äste wohl von keinem anderen Baume der Welt übertroffen wird. Während die Höhe 90 Fuß beträgt und der Stamm einen Umfang von 37 Fuß besitzt, erreicht der Durchmesser der Astkrone an der breitesten Stelle 288 Fuß. Die 360 Äste wurden stets nach abwärts gebogen und breiten sich jetzt, von Holz und Steinsäulen gestützt, gleich übereinander liegenden Fächern über dem Boden aus.

Wieder nach Otsu zurückgekehrt, besteigen wir hier zwei bereitstehende Boote, um am Biwakanale nach Kyoto zu fahren. Dieser Kanal, welcher den Biwasee mit Kyoto und der Bucht von Osaka verbindet, wurde in den Jahren 1885—1890 um $1^1/_2$ Millionen Yen erbaut und versorgt gleichzeitig zahlreiche Fabriken und landwirtschaftliche Betriebe in und bei Kyoto mit Nutzwasser. Er ist 11103 m lang und wurde nach den Plänen eines Japaners ausgeführt, der diese Idee seiner Dissertationsarbeit zugrunde gelegt hatte. Der Kanal ist gegen den See durch eine elektrisch bediente Kammerschleuße abgeschlossen. Unter Lampionbeleuchtung geht es recht schnell durch die drei Tunnels, deren erster 2436 m, der zweite 124 m, der dritte 849 m lang ist. Im Bogen schlängelt sich der von Personen und Frachtenkähnen belebte Kanal längs der Berglehne des Higashiyama, zahlreiche hübsche Ausblicke auf die Kyotoebene bietend, bis unmittelbar nach Kyoto hin, wo die Kähne zur Überwindung der Höhendifferenz von ungefähr 30 Metern auf einer schiefen Ebene in den unteren Kanal herabgelassen werden. Das hier stehende Elektrizitätswerk, welches mit dem Wasser des Kanals betrieben wird, liefert die Kraft für die Beförderung der Kähne über die schiefe Ebene und versieht auch die Stadt mit Licht.

XXX. OSAKA.

Unser nächstes Reiseziel war Osaka, wohin uns eine anderthalbstündige Bahnfahrt brachte. Die Stadt liegt an der Mündung des Yodogawa, des Abflusses des Biwasees in die Osakabay, in einem weit verzweigten Delta von zahlreichen natürlichen und künstlichen Wasserarmen, die Osaka den eigentümlichen Charakter geben, so daß es das japanische Venedig genannt wird. Eine in der Mitte der Stadt gelegene Insel teilt den Fluß in zwei Arme, die an Sommerabenden mit Hunderten von Booten belebt sind. Im Scheine ungezählter Lampions und von Feuerwerk, bei den recht schlechten Klängen einer Musikkapelle suchen die Bewohner auf der kühlen Wasserfläche Erholung von der sengenden Glut des Großstadtsommers. Gerade Straßen durchziehen die Stadt nach allen Richtungen, während große Holzbrücken über die vielen Kanäle führen. Trotz dieser Wasserwege spielt Osaka, welches früher der Hafenplatz für Kyoto war, als Seehafen heute keine Rolle mehr, da

die Osakabay derart versandet ist, daß nur Schiffe mit geringem Tiefgange die Stadt anlaufen können. Dennoch — und dies gibt Osaka den anderen Charakter — hat es sich zum bedeutendsten Industriezentrum und, nach Tokio, mit 750000 Einwohnern zur zweitgrößten Stadt des ganzen Reiches entwickelt, so daß es vielfach das japanische Glasgow und Birmingham genannt wird.

Alle diese Umstände, das viele Wasser, die zahlreiche, dicht gedrängte Bevölkerung und die Industrie, tragen mit daran die Schuld, daß die sanitären Verhältnisse Osakas ungünstiger sind,als die anderer Städte Japans. Pest, Pocken, Malaria, Dysenterie und Cholera sind hier nichts Seltenes, und auch während meiner Anwesenheit wurde dem Umsichgreifen einiger Pestfälle nur durch das allerdings rücksichtslose Vorgehen der Sanitätspolizei Einhalt getan.

Einen Blick in das geschäftliche Treiben der Stadt bietet insbesondere ein Gang durch die Shinsai-bashi-suji, eine lange Straße von Shops, Theatern und Teehäusern, die zum Schutze gegen die sengenden Strahlen der Sonne mit weißen Leinwandplachen überspannt ist, und hierdurch an die Straßen im Süden Europas erinnert.

Osaka ist heute nicht minder der Hauptsitz der Bronze- und Metall-, wie auch der Textilindustrie Japans. In zahlreichen an der Peripherie der Stadt gelegenen großen Fabriken werden mit den modernsten Maschinen Gewebe aus Seide und Baumwolle, Teppiche, Zündhölzchen, Möbel, Glaswaren und all die anderen Massenartikel hergestellt, deren billiger Preis unseren Exporteuren so große Sorge macht, ja die sogar bei uns in Europa Eingang gefunden haben. Und ebenso arbeitet in den urjapanischen Häuschen im Herzen der Stadt eine ungezählte Schar fleißiger Japaner so wie vor Jahrzehnten noch am Webstuhle, bei der Formscheibe und mit dem Meißel an den feineren und kunstvolleren Erzeugnissen der Hausindustrie, an schwerem Brokat, teueren Porzellanen und der ziselierten Bronze.

Während Osaka heute nur mehr die industrielle Hauptstadt Japans ist, war es bis 1868 auch die politische und militärische. Denn in dem noch zum Teile erhaltenen Schlosse, welches sich im Osten der Stadt erhebt, residierte durch lange Jahre der Shogun und ein großer Teil der Geschichte Japans hat sich hier abgespielt, bis es im Jahre 1868 von den Truppen des Mikado eingenommen und in Brand gesteckt wurde. Während es einst, umgeben von zyklopischen Mauern und Wällen, den prächtigsten und größten Palast Japans darstellte, dessen Inneres Kunstschätze von unschätzbarem Werte enthielt, sind heute von dem alten Glanze nur mehr die Mauern, ein historisches

Symbol der einstigen Stärke des Shogun, erhalten, während das Innere mit modernen Kasernen verbaut ist.

Rudyard Kipling schreibt über das Schloß: „Castles in India I know and the forts of great emperors I have seen; but neither Akbar in the north, nor Scindia in the south had built after this fashion — without ornament, without color, but with a single eye to savage strength and the utmost purity of line.“

Von den auch hier recht zahlreichen Tempeln ist besonders der aus dem Jahre 600 n. Ch. stammende Tennojitempel mit einer fünfstöckigen Pagode sehenswert, welch letztere unter den Dächern mit ungemein reichen Holzschnitzereien verziert ist, während im Hauptgebäude Japans ältestes Bild der Göttin Kwannon — dasselbe wurde angeblich im Jahre 550 n. Ch. aus Korea gebracht — aufbewahrt wird.

Die im Osakahotel, einem aus dem Ausstellungsjahre 1896 stammenden europäischen Neubau, zugebrachte Nacht wird mir wegen der blutgierigen Moskitos und eines von einer japanischen Kapelle ausgeführten Konzertes — dasselbe überbot alles, was ich bisher an schlechter Musik gehört hatte — in ewiger Erinnerung bleiben.

Am nächsten Tage fuhren wir von Osaka über Kobe und Yamanaka direkt nach Onomichi.

XXXI. DURCH DIE INLANDSEE NACH MIYAJIMA.

Nach neunstündiger Bahnfahrt langten wir in Onomichi an, einem größeren Orte, der an einer der zahlreichen engen Meeresstraßen der Inlandsee — jenes Meeresarmes, der zwischen Hondo, der Hauptinsel Japans, und den beiden anderen Inseln Kiushiu und Shikoku eingeschlossen ist — gelegen, einen vorzüglichen Hafen bietet und daher einen nicht unbedeutenden Schiffsverkehr hat. Einige winkelige Straßen durchziehen den Ort, der sich zwischen der Küste und den steil ansteigenden Bergen in ziemlicher Länge ausdehnt, überragt von dem Senkojitempel, zu welchem eine Treppe von mehr als 200 Stufen hinaufführt. Im Schweiße unseres Angesichtes bei einer Temperatur von wohl 40° C. oben angelangt, lohnte uns allerdings eine herrliche Aussicht, ein selten schöner Sonnenuntergang die Mühe. In diesem Tempel soll früher eine kostbare Kristallkugel

die des Nachts leuchtete und bei Tage infolge ihres vollendeten Schliffes dem menschlichen Auge unsichtbar war, aufbewahrt worden sein. Engländer wollten dieselbe um große Summen von den Priestern erwerben, die jedoch das Geschäft zurückwiesen, bis sie eines Tages spurlos verschwunden war.

Eine tageshelle Vollmondsnacht verleitete uns, auf einem kleinen Sampan ein Stück in den Meeresarm hinauszufahren. Doch es mußte im Ozean eben Ebbe eingetreten sein, denn plötzlich entstand in dem schmalen Kanale eine derartige Strömung, daß es der ganzen Kraft unserer Kulis bedurfte, um uns wieder ans Land zu bringen.

Das Hotel — natürlich ganz japanisch — war zwar recht sauber, sonst aber primitiv, so daß wir wiederum auf unsere Konserven angewiesen waren. Wie ich schon oben erwähnte, ist beim Genusse derselben größte Vorsicht am Platze, da die meist aus Amerika und England importierten Konserven wenig Absatz finden und lange liegen. Wohl gibt es auch in Japan selbst erzeugte Konserven, besonders solche aus Fischen, diversen Muscheln und Früchten, von denen aber nur die letzteren unserem Geschmacke zusagen.

Am nächsten Morgen traten wir um zehn Uhr mit einem Lokaldampfer der Osaka-Shosen-Kaisha die Fahrt durch die weltberühmte Inlandsee an, dem Schönsten, was Ostasien bieten soll. Ich sage „soll"; denn wenn es auch unbestreitbar viele Punkte auf der langen Strecke zwischen Kobe und Moji gibt, die, was Schönheit anbelangt, selbst einen Vergleich mit den oberitalienischen Seen nicht zu scheuen brauchen, wenn auch unser Blick jeden Moment durch neue schöne Bilder gefesselt wird, im Großen und Ganzen sind doch unsere Küsten in Dalmatien, Italien und Norwegen abwechselungsreicher und schöner zu nennen. Es ist hier ebenso wie mit der berühmten japanischen Reinlichkeit und anderen so viel gepriesenen Dingen in Japan, sie unterscheiden sich eben nur von dem, was das übrige nördliche Ostasien bietet, in angenehmer Weise, ohne jedoch vielfach mit europäischen Dingen einen Vergleich aushalten zu können.

Am besten sprach für diese Anschauung gerade das Schiff, auf welchem wir durch die Inlandsee fuhren und das in Schmutz nur förmlich starrte. Die Bedürfnisanstalten spotteten überhaupt jeder Beschreibung und glichen denen, die ich später im Innersten Chinas sah. Essen gab es nur japanisches, doch auch dieses war so unreinlich und schlecht, daß selbst unsere beiden Führer vom Genusse desselben nicht unbedeutend erkrankten. Daß sich hierher schon lange kein Europäer verirrt haben mußte, konnte man auch den übrigen

Passagieren, durchwegs Japaner vom Lande, ansehen, die uns wie wilde Tiere anstaunten. Dennoch ließen sich die Leute durch uns in keiner Weise in ihren Gewohnheiten stören, und zeitweise glich das Deck einem Säuglingsheime: in jedem Winkel saß eine alte, meist überdies recht häßliche Frau und säugte coram publico ihr Kleines. — Ungemein rasch wechseln die Bilder, die gleich Kulissen sich immer wieder zurückschiebenden Berge enthüllen nach jeder Biegung etwas Neues, während das Meer von zahlreichen Sampans, von Seglern und kleinen Barkassen belebt ist. Bald taucht ein kleines Fischerdorf auf, bald eine große Stadt, dann hoch am Berge ein Tempel oder im Wasser ein Torii, dann die großen Werften und Arsenale in Kure und Ujina, wo schon 20 Transportschiffe bereit liegen, um die Truppen aus der Mandschurei heimzubefördern, bis wir spät abends endlich vor Miyajima eintreffen. Das heilige Eiland Miyajima, auch Itsukushima genannt, ist einer der Sankei, der drei schönsten Punkte Japans; doch weder das Eiland von Matsushima bei Sendai, noch Amono-Hashidate, die kleine Halbinsel in der Provinz Tango, kann sich an Anmut mit Miyajima messen. Die dicht bewaldeten Abhänge der felsigen Insel werden von zahlreichen Tälern durchzogen, und während die Gipfel der hohen Berge von starken Forts gekrönt sind, schmiegen sich der gewundenen Linie der Küste zahlreiche Tempel und Theehäuser an.

Vom Landungsplatze führt eine breite Straße längs der Küste in den nahen Ort, der, eine einzige lange Gasse von Kaufläden und Teehäusern sich in ein romantisches Tal hineinzieht: Tief im Grunde am Ende des Dorfes, liegt das kleine japanische Hotel. Die Lage dieses Ortes am Nordabhange der Insel, von der kühlen Seeluft stets berührt und gegen die Strahlen der Sonne durch das undurchdringliche Laub der Bäume geschützt, hat denselben zu einem der beliebtesten Sommeraufenthalte Japans gemacht.

Die Insel ist den drei Shintogottheiten geweiht, deren hier befindlicher Tempel zu den bekanntesten Japans gehört und sich einer großen Verehrung erfreut. Ein altes religiöses Gebot bestimmte, daß sich auf der Insel weder eine Geburt noch ein Todesfall ereignen dürfe, weshalb man Frauen vor der Entbindung und Sterbende nach dem Festlande sandte. Auch durften sich auf der Insel keine Hunde aufhalten.

An einer kleinen, eckigen Meeresbucht steht der aus dem 6. Jahrhundert n. Ch. stammende Haupttempel, während vor sowie zu beiden Seiten desselben sich in symmetrischer Anlage, durch gedeckte Gale-

rien verbunden, mehrere Nebengebäude auf Piloten aus dem Meere erheben, bei Flutzeit stets bis zum Fußboden im Wasser stehend, indes zur Zeit der Ebbe der seichte Meeresboden trocken liegt. Galerie und Tempel sind mit zahlreichen teils alten Gemälden bekannter japanischer Meister, teils recht geschmacklosen neuen Drucken geschmückt. Weit draußen im Meere steht der berühmte Torii, eines der beliebtesten Motive japanischer Kunst. (Abb. 39.)

Auf einer kleinen Anhöhe über dem Orte erhebt sich der Tempel Senjo-jiki, der von Hideyoshi aus Kampherholz erbaut wurde und 1894 den nach China ziehenden Soldaten zur Unterkunft diente. Es war Sitte, daß damals jeder Soldat, bevor er in den Krieg zog, hier einen Holzlöffel, wie man ihn in Japan zum Vorlegen des Reises verwendet, mit seinem Namen versehen, opferte, und dieser Brauch lebte neuerlich während des Krieges mit Russland auf, so daß heute der Tempel mit den vielen Tausenden an den Wänden befestigter Löffel einen ganz einzigen Anblick bietet. — Die Anlagen um dem Tempel, wie überhaupt alle Teile der Insel, sind von zahlreichen Hirschen belebt, die hier ebenso wie in Nara sehr vertraut sind. In der Nähe des letzterwähnten Tempels steht auch eine alte fünfstöckige Pagode.

Auch hier ließ es sich, wohl wegen der Befestigungen, die Polizei nicht nehmen, sich um uns zu bemühen, und erkundigte sich bei unseren Führern, ob wir Personen von besonderem Range seien, angeblich um uns ihren Schutz angedeihen zu lassen, zwar sehr liebenswürdig, aber wohl nur ein durchsichtiger Vorwand.

Von Miyajima setzten wir in einem Sampan in ungefähr $^3/_4$ Stunden zum Festlande über, von wo wir über Hiroshima in 12stündiger Bahnfahrt nach Kobe zurückkehrten.

XXXII. KOBE.

Als ich um 5 Uhr morgens in Kobe ankam, war mein erstes, mich von dem Staube der langen Bahnfahrt im Oriental-Hotel zu reinigen und etwas zu erholen; denn eine Bahnfahrt während der Nacht gehört in Japan unter Umständen bei der unglaublichen Überfüllung aller Coupés nicht zu den Annehmlichkeiten.

Der „Roon", mit welchem ich noch am selben Abende die Fahrt nach Nagasaki antreten wollte, sollte vormittags mit Dr. Karminski

und einigen Bekannten an Bord in Kobe eintreffen. Wohl hatte ich die Absicht gehabt, mich möglichst kurz hier aufzuhalten, da in den letzten Tagen neuerlich mehrere Pestfälle vorgekommen waren und man überdies von einer Choleraepidemie munkelte, die nur wegen des Schiffsverkehrs verschwiegen werde. Überhaupt soll der Gesundheitszustand Kobes stets sehr viel zu wünschen übrig lassen, und es sollen die meisten der als Dysenterie ausgegebenen Erkrankungen Fälle von Cholera sein, an der wöchentlich 30—40 Personen sterben. Allerdings kein Wunder, denn der ganze Ort macht fast durchweg einen höchst schmutzigen Eindruck und aus den zahlreichen alten Geschäftshäusern dringen Düfte, an die sich selbst nach monatelangem Aufenthalte in Japan die Nase noch nicht gewöhnt hat. Nicht minder unsauber ist das alte Gebäude des Oriental-Hotel, daß allerdings eben durch einen Neubau am Bund ersetzt wird; trotzdem betrug hier der tägliche Pensionspreis 10 Yen, gegen 7 Yen in allen anderen Hotels in Japan. Kobe wird durch den Minatogawa, der beiderseits an den Ufern mit zahlreichen Teehäusern bebaut ist, von der Schwesterstadt Hyogo getrennt und hat mit derselben heute ungefähr 220000 Einwohner, unter welchen sich gegen 1000 Kaukasier und 15000 Chinesen befinden. Obwohl der Hafen gegen Wind und Wetter fast gar nicht geschützt ist und es oftmals vorkommt, daß größere Dampfer in den kleineren inneren Hafen nicht einlaufen können, hat sich die Stadt doch zum bedeutendsten Handelsplatze Japans entwickelt. Erst in den letzten Jahren kann Yokohama auf eine etwas größere Summe von Aus- und Einfuhr zurückblicken, wobei bei Kobe jedoch die Ein-, bei Yokohama die Ausfuhr überwiegt.

Der Wert der in Kobe zur See eingeführten Waren erreichte im Jahre 1903 76956000, jener der ausgeführten 45078000 amerikanische Dollars. Sämtliche bedeutenden Schiffahrtslinien laufen Kobe an; während jedoch die meisten derselben hier nur kurze Zeit verweilen und ihren langen Aufenthalt vor Rückkehr in die Heimat in Yokohama nehmen, ist es bei unserem „österreichischen Lloyd“ — wie ja bei dieser Linie fast in allem — gerade umgekehrt, zum Schaden unserer Kaufleute. Ich will hier nur im allgemeinen erwähnen, daß man unseren Lloyd im Vergleiche zu allen anderen Linien in Ostasien stets an letzter Stelle nennt, sowohl was Qualität und Schnelligkeit der Schiffe, was Verpflegung, Unterkunft, als auch was Personenfahrpreise und Kargotarife, was Einhaltung der Fahrzeit, was Entgegenkommen seiner Verwaltung anbelangt. Es würde zu weit führen und ein eigenes Buch füllen, alle die Klagen, die ich draußen

über den österreichischen Lloyd hörte, auch nur oberflächlich zu behandeln, und außerdem ist dies ja schon so oft von berufener Seite ohne Erfolg geschehen, daß ich über diese Frage hinweggehen zu können glaube. —

Das Leben der Stadt trägt vorwiegend den Charakter des internationalen Handels und Verkehrs. Doch abseits des Hafens gibt es noch echt japanische Stadtviertel. Der Hauptverkehr spielt sich in der durch ganz Kobe bis nach Hyogo laufenden Motomatchi-Itchome



Abb. 40 Die Einfahrt in den Hafen von Nagasaki (zu S. 284)

ab, in welcher sich Laden an Laden reiht, voll von all den tausend Produkten des Exportes, daneben große Magazine mit importierten Artikeln.

Kobe ist von einem nahen Kranze hoher, bewaldeter Berge umrahmt, in welchen der Mondtempel und die idyllischen Nunobikiwasserfälle, beides beliebte Ausflüge von Kobe, liegen.

Nach herzlichem Abschiede von allen Bekannten begab ich mich, noch von Mr. Nobata, meinem Guide, begleitet, um $^{1}/_{2}$10 Uhr abends auf einem kleinen Sampan bei stürmischer See an Bord des „Roon", der weit draußen auf offener Reede vor Anker gegangen war. Wohl sollten wir um 10 Uhr nachts in See stechen, doch kamen

noch immer neue Kähne mit Hunderten Ballen von Thee und Reis heran, die wir mitnehmen mußten, und es mag wohl schon gegen Morgen gewesen sein, als ich endlich durch das Rasseln der Ankerketten aus dem Schlafe geweckt wurde, während bald darauf die regelmäßigen Bewegungen der Schiffsmaschine einsetzten.

XXXIII. NAGASAKI.

Als ich am Morgen des nächsten Tages erwachte, befanden wir uns schon inmitten der sonst so schönen Binnensee, die uns aber diesmal nur Nebel und Regen bot. Auch nahm das große Schiff mit seinen 10000 Tons seinen Kurs weit entfernt von den hübschen Inseln durch die sogenannte äußere Straße, so daß wir nur hie und da einzelne schöne Blicke genossen. Erst spät am Abend, als es schon vollständig finster war, passierten wir die Straße von Shimonoseki-Moji, deren Küstenlinie durch eine unabsehbare Reihe von Lichtern deutlich in die schwarze Nacht hineingezeichnet schien. Langsam und vorsichtig glitt der „Roon“ durch die ungezählten Dampfer und Barkassen, die japanischen Sampans und chinesischen Dshunken gegen die Krusensternstraße.

Die Schiffahrtsverhältnisse sowohl durch die Binnensee, wie auch durch die Straße von Shimonoseki sind derartig schwierige, daß es nur den vorzüglich eingerichteten japanischen Seezeichen zu danken ist, wenn sich hier nicht täglich Schiffsunglücke ereignen; während bei starkem Nebel die Durchfahrt ganz unmöglich ist, sind die Schiffe stets auf die erfahrenen Lotsen von Nagasaki und Kobe angewiesen. Auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyds verrichtet ein alter deutscher Kapitän, der schon seit vielen Jahren in Japan lebt, den Lotsendienst; derselbe ist beständig zwischen Yokohama und Nagasaki unterwegs.

In Moji-Shimonoseki sieht man heute schon bedeutende Konkurrenten für Nagasaki, welches einerseits dem Verkehre etwas aus dem Wege liegt und andererseits selbst zu wenig Hinterland besitzt. Moji dagegen, welches ohnehin von den meisten Linien von Kobe nach Shanghai passiert wird, ist auch schon seit längerer Zeit der Knotenpunkt für alle japanischen Linien nach Wladiwostok, Tschemulpo und den anderen Häfen des gelben Meeres. Seit September 1905 besteht auch über Moji-Fusan zweimal wöchentlich eine direkte

Verbindung von Tokio nach Söul mit einer Fahrzeit von 60 Stunden, für welche zwei ganz moderne Doppelschraubendampfer eingestellt wurden, die die Strecke Moji-Fusan in nur 9 Stunden zurücklegen.

Zeitig am nächsten Morgen ging der „Roon“ im Hafen von Nagasaki vor Anker. Schon vor 6 Uhr erschien der Zimmersteward, um uns zu wecken; die japanische Sanitätspolizei war nämlich bereits an Bord erschienen, um uns alle einer genauen Untersuchung zu unterziehen, trotzdem wir erst tags zuvor einen japanischen Hafen verlassen hatten. Zugleich waren drei japanische Polizisten an Bord gekommen, die uns, stets ein ironisches Lächeln im Gesichte, mit ihren argwöhnischen Augen auf Schritt und Tritt beobachteten und uns erst wieder verließen, als wir die Anker lichteten. Natürlich war es strengstens untersagt, photographische Aufnahmen des Hafens zu machen, denn derselbe ist befestigt.

Hier begann nun an Bord jenes Leben, welches wir in der Folge während des Aufenthaltes in allen Häfen des Orientes bis in die Heimat finden: Kaum noch, daß das Schiff die Anker herabgelassen hat, stürzt sich eine bunte Schar von Händlern aller Art aus ungezählten Sampans, die schon längst das Schiff begierig umkreisten, auf das Fallreep und indes jeder von denselben, beladen mit allerhand Waren, der erste an Deck sein will, beginnt ein förmlicher Kampf um jede Stufe. Kaum oben angelangt, wird das Promenadedeck in einen förmlichen Bazar verwandelt, und die Passagiere sind nun der Mühe enthoben, ans Land gehen zu müssen. Die geforderten Preise sind allerdings anfangs oft die unverschämtesten, doch wenn man einmal Lehrgeld gezahlt hat, wartet man kühl bis kurz vor Abgang des Schiffes, um dann die gewählten Dinge oft um lächerliche Preise angeboten zu bekommen.

Nagasaki liegt am Ende einer fast 5 km langen Bucht, die an ihrem Eingange nur 400 Meter breit ist und sich an der breitesten Stelle auf $1^1/_2$ km erweitert. Der Hafen soll mit jenem von Rio de Janeiro und Sidney zu den schönsten und geschütztesten der Welt gehören; mir persönlich haben die Häfen von Stockholm und Hongkong weit besser gefallen, und ich führe jenes allgemeine Urteil darauf zurück, daß die meisten Fremden von den trostlosen Häfen Nordchinas nach Japan kommen, wo natürlich Nagasaki als erster Hafen mit all dem Neuen, dem echt japanischen Leben auf sie einen großen Reiz ausübt. Anders ist es dagegen, wenn man ganz Japan gesehen hat und von Nagasaki aus die Heimreise antritt. All das, was zahlreiche Schriftsteller mit überschwenglichen Worten von hier schil-

dern, haben wir ja schon in den verschiedensten Variationen weit schöner allenthalben in Japan gesehen. Dennoch ist nicht zu leugnen, daß die Lage von Nagasaki sehr malerisch ist, und der Hafen mit dem Kranze hoher Berge vielfach an die norwegischen Fjorde erinnert. (Abb. 40.)

Welche Rolle Nagasaki in der Geschichte der Erschließung Japans für den fremden Handel gespielt, wie die Tatsache, daß es bis 1859 der einzige Fremden zugängliche Hafen des Reiches war und nur die Holländer hier auf der kleinen Insel Deshima ein geduldetes Dasein führten, wurde schon früher erwähnt. Heute zählt es 110000 Einwohner und besitzt ebenso wie die anderen offenen Häfen ein eigenes Fremdenviertel. Die Stadt zieht sich zum größten Teile an der Ostseite der Bucht die hohen Berge hinan, und nur ein Vorort dehnt sich bis an das an der Westseite gelegene Fabriksviertel mit den Dockanlagen der Mitsu-Bishi-Werft aus, welch letztere über ein natürliches, aus dem Felsen gehauenes Trockendock von 500 Fuß Länge verfügt. Seiner günstigen Lage wie auch dem Umstande, daß auf der vor dem Eingange in die Bucht gelegenen Insel Takashima die besten Kohlen Japans gegraben werden, hat Nagasaki seinen starken Seeverkehr zu verdanken. Was dagegen seinen Handel anbelangt, ist derselbe seit Öffnung der anderen Häfen nicht sonderlich gewachsen, was wohl aus dem Mangel eines konsumierenden Hinterlandes zu erklären ist; ja in jüngster Zeit ist sogar in dieser Beziehung ein starker Rückgang zu beobachten gewesen. Während vor Ausbruch des Krieges mit Russland speziell Nagasaki starken Verkehr mit den sibirischen Häfen unterhielt, während die russischen Kriegsschiffe hier in der Regel ihre Winterstation hatten, war dies alles in den Kriegsjahren selbstverständlich weggefallen und nur die russischen Aufschriften auf allen Geschäftslokalen erinnerten noch an den einst so freundschaftlichen Verkehr der nunmehrigen Feinde. Ja die Kaufleute erklärten mir unumwunden, die Russen seien ihnen die liebsten Kunden gewesen.

Die winkeligen Gassen mit den vielen Bazars, den Kaufläden und sauberen Teehäusern sind hier nicht anders als sonst in Japan. Von heimischen Produkten sind nebst einer Art von rotem Lacke und eines Porzellans besonders Schnitzereien aus Schildplatt und Elfenbein hervorzuheben, die man hier um staunend billiges Geld erstehen kann.

Im Hintergrunde der Stadt erhebt sich der steile Berg Kompira, an dessen Lehne sich der durch Pierre Loti's „Madame Chrysan-

théme" auch bei uns bekannte O-suwa-Tempel hinanzieht. Eine breite Steintreppe führt vom Fuße des Berges durch zahlreiche Torii zu der obersten Terrasse, auf welcher in einem hübschen Parke das Heiligtum liegt; vor demselben stehen zahlreiche Laternen sowie ein kunstvolles großes Pferd aus Bronze. Zu beiden Seiten der Treppe liegen im Tempelhain versteckt eine Reihe von Teehäusern, in denen von jungen Mädchen durch Gesang und Musik für die Unterhaltung der Pilger und Götter gesorgt wird. Nagasaki genießt den Ruf, daß hier die beste Djonkina, jener berühmte Tanz der Japanerinnen im Kleide Evas, getanzt wird.

Während wir am Lande weilten, herrschte am „Roon" eifrige Arbeit. Zu beiden Seiten des Schiffes hatten breite Kohlenkähne, jeder mindestens von 100 Frauen, Mädchen und Kindern besetzt, angelegt, und bald flogen die kleinen Kohlenkörbchen, wohl kaum einige Kilo fassend, von einer Hand zur anderen die Stufenleiter hinauf zu den Kohlenluken des „Roon". Die Frauen Nagasakis haben es im „Kohlen" zu einer solchen Geschicklichkeit gebracht, daß sie deswegen im ganzen Oriente bekannt sind, und erreichten vor nicht langer Zeit den Rekord von 1550 Tonnen in 5 Stunden.

Doch nun hieß es von Japan endgültig Abschied nehmen. Um 5 Uhr nachmittags verliesen wir, wegen der die Bucht angeblich absperrenden Minen von einem japanischen Torpedoboote geführt, den Hafen, um zwischen zahlreichen Schiffen zunächst an der Insel Pappenberg — von derselben sollen bekanntlich während der Christenverfolgung im Jahre 1633 an 3000 Christen ins Meer gestürzt worden sein — dann an mehreren Klippen und Felsen vorüber China zuzusteuern. Und während wir dem Lande der aufgehenden Sonne, das uns während unseres monatelangen Aufenthaltes durch die Schönheit seiner Natur so lieb geworden, die letzten Abschiedsgrüße zusenden, sinkt dasselbe hinter uns in dunkle Nacht, indes im Westen, uns gleichsam den Weg weisend, die Sonne gleich einem riesigen Feuerball ins Meer taucht.

JACOBY, G., Japanische Schwertzieraten.

Beschreibung einer kunstgeschichtlich geordneten Sammlung mit Charakteristiken der Künstler und Schulen. 139 S. Text. Kl.-4 und 37 Tafeln Folio in Heliogravüre und Kupferdruckpapier auf Chinaunterlage mit Reproduktion von 298 Gegenständen in natürlicher Größe. Leipzig, Karl W. Hiersemann, 1904. Ganzlwd.

netto **150.—** Mark.

Nur in sehr geringer Auflage gedruckt.

Nachdem über die japanische Kunst im allgemeinen schon früher viel geschrieben worden ist, sind erst in den letzten Jahren einige Werke erschienen, welche einzelne Kunstzweige ausführlich und wissenschaftlich behandeln und das Resultat von Studien und Forschungen, mit japanischer Schrift und japanischen Quellen verglichen, wiedergeben. Von dem gleichen Standpunkte aus macht auch das vorliegende Buch den Versuch, eine Sammlung japanischer Schwertzieraten, geordnet in kunstgeschichtliche Gruppen, in ihren Bestandteilen ausführlich zu beschreiben.

MORSE, E. S., Catalogue of the Morse collection of Japanese pottery in the Museum of Fine Arts, Boston.

With frontisp., 68 photogravure plates, of which 40 are accompanied by guide plates, and 1545 potters' marks in text. 4. Cambridge 1901. Orig.-Cart., unbeschnitten. 384 Seiten.

Preis netto **95.—** Mark.

In einer ausführlichen Einleitung gibt der Verfasser eine erschöpfende Darstellung der japan. Keramik, der Art und Weise ihrer Fabrikation, Dekoration, Gebrauchsanwendung etc.

Der reichhaltige Katalog selbst führt über 5000 Stücke der japanischen und koreanischen Keramik auf, von denen alle auf 40 Lichtdrucktafeln mit beigegebenen Umrißzeichnungen, die wichtigsten und seltensten aber (212) auf 28 Lichtdrucktafeln auch in den Details veranschaulicht werden.

REVILLIOD DE MURALT.

Catalogue de la collection de porcelaines anciennes de la Chine et du Japon appartenant à A. Revilliod de M. Avec 40 planches. 4. Genève 1901.

Preis **16.—** Mark.

Dieser reichhaltige, 2461 Nrn. umfassende Katalog wurde mir zum Alleinvertrieb übergeben.

Er enthält die Beschreibung der einzelnen Stücke und bildliche Darstellung derselben auf 40 Tafeln, von denen 31 nur chines. u. japan. Porzellan in seinen Einzelheiten sowohl, als in seiner Anordnung auf Etageren, in Glasschränken etc., 9 auch andere Kunstgegenstände aus der Sammlung bringen. Von hohem Interesse nicht nur für Liebhaber, sondern auch für Künstler zum Studium des Ornamentes in Kunst und Gewerbe. Besonders dadurch, daß er nicht nur Stücke beschreibt und darstellt, welche in Japan und China für jene Länder selbst, sondern auch solche, welche dort fürs Ausland angefertigt wurden, verdient er eine besondere Beachtung, da dieser Umstand allein es ermöglicht, in den vorgeführten Mustern die größte Mannigfaltigkeit des angewandten Dekors zu veranschaulichen.

MÜNSTERBERG, Oscar, Japanische Kunst und Japanisches Land. 8°. VII und 56 Seiten mit einer Heliogravüre-Tafel und vielen Abbildungen im Text. 1896. Preis **3.—** Mark.

In sehr kompakter Form, unterstützt durch ausgezeichnete Illustrationen und leicht verständlichem Stil, trachtet der Verfasser in diesem Werk die Ursachen und Bedingungen, die zur Entwicklung einer so eigenartigen Kunst wie es die japanesische ist, beigetragen haben, darzulegen.

J. D. E. Schmeltzer im „Internationalen Archiv für Ethnographie" 1897.

MÜNSTERBERG, Oscar, Bayern und Asien im XVI., XVII. und XVIII. Jahrhundert (Ostasiatisches Kunstgewerbe in seinen Beziehungen zu Europa). 4°. 30 Seiten. Mit 2 Heliogravüren und 28 Textillustrationen. Leipzig 1895.

Preis **3.—** Mark.

SCHULZ, Walter, Zustände im heutigen Persien, wie sie das Reisebuch Ibrahim Beys enthüllt. Aus dem Persischen übersetzt und bearbeitet. 8°. XIX und 332 Seiten mit 1 farbigen Karte und 84 meist ganzseitigen Illustrationen in Autotypie. Leipzig 1903. Kart. Preis **23.—** Mark.

Eleganter Ganzleinenband mit Kopfgoldschnitt Preis **25.—** Mark.

Nicht persönliche Eindrücke eines Weltreisenden sind in dem vorliegenden Werke gegeben, auch kein Pseudoperser, sondern ein fanatischer Mohammedaner und Patriot schildert mit ungeschmückten nackten Worten die trostlosen Zustände seines Vaterlandes. Seine Satire, die auf das bitterste die Schäden im Volke geißelt, will nicht nur unterhalten, sie birgt einen edleren Zweck in sich, nämlich beitragen zu können, wenn nicht zur Beseitigung, so doch zur Besserung von all dem Elend und Verfall durch eine unerschrockene, rücksichtslose Klarlegung der heutigen Zustände Persiens.

HANTZSCH, Viktor und **Ludwig SCHMIDT. Kartographische Denkmäler zur Entdeckungs-Geschichte von Amerika,** Asien, Australien und Afrika. Aus dem Besitz der Königl. Öffentlichen Bibliothek zu Dresden. Mit Unterstützung der Generaldirektion der Königl. Sammlungen für Kunst und Wissenschaft und der König Johann-Stiftung. 17 Lichtdrucktafeln Gr.-Quer-Fol. in der Größe der Originale mit erklärendem Text. In eleg. Halbleinwand-Mappe. Preis **80.—** Mark.

KOHL, J. G. Die beiden ältesten Generalkarten von Amerika, ausgeführt 1527 und 1529 auf Befehl Karls V. X, 185 Seiten. Mit 2 Karten (8 Tafeln). Fol. 1860. Hlwd. Preis **22.—** Mark.

VERLAG VON KARL W. HIERSEMANN IN LEIPZIG.

DIE MANDSCHUREI

BILDER AUS DEM RUSSISCH-JAPANISCHEN KRIEGE

Album von 389 Darstellungen, davon 36 in Dreifarbendruck und 353 in schwarzer Autotypie auf 122 Tafeln mit französischer und russischer Legende und einem Inhaltsverzeichnis mit Erklärung der Tafeln in deutscher Sprache.

Nach Aquarellen und Federzeichnungen der Künstler
G. BACKMANSON, N. KRAWSCHENKO,
A. MAKOWSKY, A. MARTYNOW, A. MASUROWSKY, N. PIROGOW,
I. RJEPIN, N. SAMOKISCH, V. SCHNEIDER, W. TISCHOW,
I. WLADIMIROW u. a.
sowie nach photographischen Original-Aufnahmen der Offiziere
A. GUSEW, KONDRASCHOW, A. MARTYNOW, MILOWANOW,
PRAWNIKOW u. a.

Herausgegeben von A. MARTYNOW.

Quer-Folio 35×48 cm, 1907, in künstlerischer Leinen-Mappe.

Preis 90.— Mark.

In prächtigen Aquarellen und Federzeichnungen namhafter russischer Künstler, wie in photographischen Aufnahmen russischer Offiziere ziehen alle Einzelheiten des russisch-japanischen Krieges, Port Arthur mit seinen gewaltigen Festungswerken und seinen Hafenbildern mit den gesunkenen Panzerschiffen, die Kämpfe am Cha-ho und am Pu-ho, bei Sandepu, Sipinhai, Liao-Yang, Mukden etc. in packenden Bildern an unserem Auge vorüber.

Von großer künstlerischer Wirkung sind besonders die Kavallerie-Attacken, Biwak-Lager- und Lazarett-Szenen durch die Farbeneffekte, welche die verschiedenen Uniformen der russischen und japanischen Armee und die Trachten der mandschurischen Bevölkerung geben.

Neben diesen Kriegsbildern von oft erschütternder Tragik stehen friedliche Darstellungen der chinesischen Kultur in der Mandschurei, Landschaften, Volkstypen, Kostümgruppen, Interieurs chinesischer Häuser und Pagoden, besonders Mukden mit seinen prächtigen Kaisergräbern, schönen Pagoden und Monumenten ist in vielen Bildern dargestellt.

Das Album ist also sowohl in künstlerischer, militärwissenschaftlicher, wie auch kultureller Beziehung von hohem Interesse.

Druck von Emil Herrmann senior in Leipzig.





MAR 1996 DATE DUE			

